

NUMĂR SPECIAL DE PAŞTI

MAGAZIN AERONAUTIC

gion

ORGAN OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL AERONAUTICEI ROMÂNE
Anul II • No. 14-15 • 5 Aprilie 1942



Transportul răniţilor.



Transportul materialelor, urgent necesare frontului.



Transportarea muniţiilor.





LARES

INFRUNTÂND PRIMEJDIILE, ALĂTURI DE CAMARAZII SBURĂTORI DE PE FRONT, GRUPUL DE TRANSPORT „**LARES**", A ADUS O CONTRIBUTIE MASIVĂ LA DUCEREA RĂZBOIULUI IN RĂSĂRIT. IATĂ CÂTEVA ASPECTE DIN MISIUNILE PE CARE „**LARES-ul**", LE-A EXECUTAT PE FRONT.

SUMARUL

MAGAZIN AERONAUTIC Nr. 14—15 DIN 5 APRILIE

NUMĂR SPECIAL DE PAŞTI

„MAGAZIN AERONAUTIC" Organ Oficial de Propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului.
Redacţia şi Administraţia: Str. Sărindar No. 9, et. II. Tel.: 5.37.32.
Costul abonamentului: Pentru intreprinderi, fabrici, instituţii Lei 3.000. Pentru biblioteci Lei 1.000

INVIEREA

INVIEREA Domnului din anul acesta, pentru noi este învierea Neamului, învierea Ţării în fruntariile ei fireşti, vremelnic sfărâmate. Inviererea Domnului din anul acesta, ne găseşte în plină încordare a năzuinţilor noastre drepte, în deslănţuirea neoprită a dreptăţii noastre creştine şi româneşti.

Invierea Domnului în vălmăşagul războiului pentru Cruce, înseamnă desrobire trupească şi spirituală.

Cuvânt greu au spus şi faptă mare au făptuit sburătorii României în lupta de desrobire pornită din Apusul creştin, spre Răsăritul păgânizat.

Cuvântul le-a fost scurt şi apăsat, căci nu ştiu să vorbească prea mult; fapta le-a fost — când a trebuit — cutremurătoare pildă, căci cutremurătoare sunt pildele lor. Ei au dat totul pentru o idee care, în lupta dusă, are luminosul sens, de Patrie şi de Credinţă.

Sburând în formaţiuni de luptă, atacând ca vânători aerieni, ochind ca bombardieri, cercetând şi controlând cerul ca informatori, sburătorii României au fost totdeauna primii între cei dintâi; nu i-a îngrozit duşmanul superior numericeşte; nu i-a intimidat o technică inamică avansată, şi nici nu i-a oprit din avânt, greutăţile nesfârşite ale luptei.

Ei, întotdeauna şi-au apărat „sărăcia şi nevoile şi neamul!"

Şi au biruit!

Şi vor birui şi 'n viitor!

Astăzi când primăvara coboară tânără şi plină de viaţă, din cerul tuturor năzuinţelor bune şi drepte, sburătorii noştri sunt acolo unde s'au aflat din ceasul întâiu, unde se vor afla până în ceasul din urmă al războiului: la datorie.

Unii din ei vor avea norocul, poate, să ciocnească un ou roşu cu ai lor; alţii, în interior, vor fi mai puţin norocoşi, ciocnind acelaş ou pascal, în mediul căzărmilor, al aerodroamelor sau al cantonamentelor; iar alţii cei mai norocoşi — după noi — îşi vor spune urarea între ei undeva, departe, pe întinsele stepe încă înzăpezite, ale barbarismului bolşevic.

Cu toţii însă se vor bucura de Sfânta Inviere, bucurie de care duşmanul nu va avea parte, pentrucă el şi-a ucis Credinţa!

Tuturor sburătorilor noştri le spunem: „Christos a înviat!". Noroc la sbor!

Răspunsul lor ne va veni prin fapte, aşa cum ne-a venit şi întregirea dela Răsărit, şi „adevărat că a înviat", va fi al Neamului întreg!

VESTEA CARE NU SUPĂRĂ

Dimineața cu soare. Cer albastru, limpede. Pământul respiră mireazmă de pădure. In lanuri, floarea soarelui își răsucește stăpână, talgerul în zimți de sofran. Cu luare aminte, rochița rândunelii șerpue odihnind soarele în cupe mici și albe. Sub sălcii, gângure ulciorul unui izvor...

Aerodromul dela Comrat se întinde pe coama unui deal cu o îmbietoare priveliște spre Miază-Noapte și Răsărit.

In zori, orășelul se desprinde din păclele albăstrui ale lalpugului ca un covor cu nalbe și gherghine. Un sentiment cald pentru minunatul veștământ al naturii. Apropii urechea de pământ și auzi pașii de cântec a serafimului nevăzut, ce trece. Răzlețite în lizieră, siluetele avioanelor. Ele! — sentinelele cerului albastru, cuele în care se înfășoară simfonia și liniștea unei țări din basm. Țara ta...

La postul de comandă se întocmesc și se repartizează misiunile. Formațiuni de bombardiere vor acționa fără întrerupere deasupra trupelor sovietice în retragere.

Flotila de Vânătoare va însoți bombardamentul și va acoperi înaintarea spărgătoarei de fronturi, — divizia blindată.

Pe masa de lucru a comandantului telefoane și hărți umede de rouă. In mijloc, o scrisoare.

O patrulă de vânătoare îndreptându-se spre front.

D-le Comandor,

Suceava 22.VII.1941.

„Cu durere în suflet de mamă, a unicului meu fiu, viu a vă ruga să binevoiți, ca prin bunăvoința Domniei-Voastre să-mi comunicați vești despre fiul meu, Sergentul adjutant Igescu Gheorghe, din viteaza flotilă de luptă ce cu onoare comandați și despre care nu am nici o veste până în prezent.

Știu că în calitate de comandant și părinte al fiului meu căruia i-ați înfiltrat culegerea Victoriei pe aripile Aparatului condus de el, veți ști mai multe știri ca mine, mama lui, care n'am primit nici un rând dela el până azi.

Vă rog gândițivă la suferința unei mame fără știri dela fiul ei și comunicați-mi vești oricum a fi ele, nu mă supără când știu că și-a servit Țara, Neamul și dinastia".

Respectuoase mulțumiri d-le comandor,

Profira Igescu

Azi îi vom răspunde. Ca unei mame.

Comandantul grupului va decola spre Bulgărica, acolo unde a căzut Igescu.

Comandantul Flotilei va conduce grupul de Vânătoare. Primul între vânători. Tot astfel în ordinea misiunilor de executat.

La 9,30 decolăm pentru a însoți o formație de bombardiere. Pe stânga: cpt. comandor Romanescu Mihail, cpt. Trandafirescu Virgil. Pe dreapta eu, și adj. Popescu Valter.

Nistrul! Galben, trudind când un trei, când un opt. Sud Grigoriopol. Tulipe negre. Antiaeriana inamică. Coborâm. Indicatorul dela vitezometru coboară și el.

Suntem la 200 m. deasupra pământului. La capătul unui șsat. O răscruce de drumuri. La Nord un petec de baltă. Scot harta. Ploskaia. O coloană de trupe inamice se împrăștia prin grădini și curți. Bombardierele lărgesc formația. Izbucniri negre străfulgerate de limbi roși. Sunt aruncate și bombe incendiare. Virăm spre Cernica. La mică înălțime. Din nou explozii. In spre noi, dârele trasoarelor de mitralieră. Grăbim. In stânga, îngenuchiat în mal, podul dela Tighina.

De departe volute de fum. Aerodromul Comrat...

Orele 10,45.

Insoțesc pe lt. comandorul George Miclescu comandantul grupului la Bulgărica. Decolăm cu un Taifun. Sunt pasager. Mi-e frică de nu mai pot. Comandantul trage maneta în plin și surâde...

După câteva minute de sbor, ne rotim deasupra aerodromului. O aterizare pare imposibilă. Pista e înflorată de gropi și avioane distruse. Lt. comandorul Miclescu inzistă.

Cancelaria șefului de post. Martori, informatori. Nimic. „Nu știm, am auzit că..." Ne reîntoarcem la aerodrom. Trecem pe lângă un pâlc de oi. In mijlocul lor, un pui de cioban. Iși scoate căciula și apoi în șoaptă :

— La râpă! acolo, am văzut eu. Nu se crăpase de ziuă și... apoi bolșevicii i-au tras bocancii din picioare și apoi l-au căutat în buzunare. Bădia Todere l'o îngropat. După aceea, la trei zile, noaptea, pe bădia Todere l'o împușcat pe islaz...

Coborîm în râpă. Dăm de resturile avionului lui Igescu. Soldații scormonesc malul la un cot al albiei. Puiul de cioban e sigur. Incă o lopată de pământ și apare gulerul hainei de piele și păr. Haina de piele îl păstra încă. L'am așezat într'un pătuc de frunze...

DIN JURNALUL ESCADRILEI SĂGETĂTORILOR: *2 Iulie 1941.* La Bulgărica inamicul își reface aerodromul. A fost adusă o nouă unitate de vânătoare. Celulele de recunoaștere sondă, anunță prezența pe sol a cel puțin 15 avioane. Se ordonă un atac la sol. La patrulele escadrilei contribuim cu Moscu și Igescu. După atac, Igescu încolțește o baterie antiaeriană. Pică în două rânduri cu o semeție fără pereche. Imprăștie moarte și îmbrățișează moartea. Un obuz îl lovește în plin incendiindu-i avionul.

IN CARTEA DE AUR A FLOTILEI : *Igescu Gheorghe* adjutant aviator, căzut pentru patrie după zece eșiri la inamic și două lupte aeriene cu un avion doborât.

. . . .

Miez de noapte. Pulberi argintii pe scocul lunii. Tăceri de lespezi. Basm încremenit. Adieri cu arome de sulfină.

In cortul comandantului o luminiță pâlpâe deasupra unei scrisori abia sfârșită. Mâine se va îndrepta către Suceava vestea care nu supără o mamă de erou:

„Fiul d-voastră Doamnă..."

Ion Străteanu

Căpitan comandorul Romanescu și piloții patrulei sale.



IOANE

A DOUA INVIERE

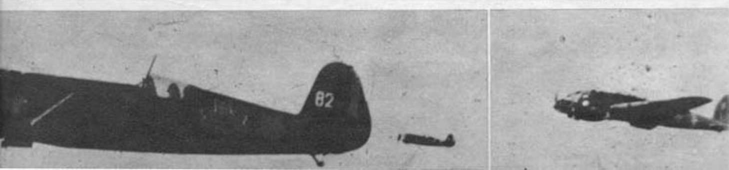
pâclă deasă, în sfârşitul lui Decemvrie, stătea agăţată deasupra aerodromului, ca sdrenţele depe frânghia spălătoreselor sărace.
In văzduh se auzea motorul vânătorului decolat în zori.
— De ar veni odată la pământ!
Ii tortura pe băeţi mugetul acela de picaje prin ceaţă, stins în cine ştie ce figură acrobatică.
propia, s'apropia de acum cu fiecare clipă.
A răbufnit în fundul aerodromului şi pacea s'a întronat deasupra mântului.
— E mort, „Salvarea"?
Autosanitara cu doctorul agăţat pe scară gonea prin nămeţi spre fundul odromului.
Echipa aduna ceva.
— Poate n'a murit!
Pe targa sanitarului spânzurau picioarele, iar capul atârna ca o lespede ilată în sânge.
A fost ultima zi a căpitanului Ernest Vernescu, — „Gili", cum i spunea pe aerodromul vânătorilor.
Nimeni nu-i mai auzea glasul gângăvit în nerăbdarea de a-şi lua sborul nici mantaua de „Mefisto" nu mai mătura zăpada din faţa hangarelor.
Doar silueta înfăşurată în centuri, rămăsese întipărită în privirea spre uri a camarazilor de sbor.
Şi parcă l-aşteptam să se întoarcă. Il căutam şi nu era nicăeri. Escala gălăgioasă de ieri, amuţise şi vremea învăluia în uitare pe cei depărtaţi.

Zăpada aproape dispăruse.
Soarele desamorţise lumea şi pe străzile oraşelor se revărsase viaţa.
Capitala, un flux de amăgiri, m'a smuls spre adâncul ei. Mergeam ale căutând parcă pe cineva. Deodată l-am zărit.
Un om înalt, cu capul descoperit, puţin pleşuv, gura puţin strâmbă cârpită într'o parte, cu ochii ficşi şi sticloşi bâjbâia prin mulţime şi parcă rea ceva cerului.
— Gili, tu eşti?!...
— Nu par a mai fi?!...
Privirea lui era îndreptată tot într'acolo, de unde plecase, spre zări.
Mi-era ciudă fiindcă nu se uita la mine.
Părea indiferent şi preocupat în gânduri.
Parcă era supărat pe mine.
Am încercat să-l descos. Credeam că numai picioarele nu-l ţin.
Mi-a luat braţul, mergea alături de mine şi vorbea, vorbea numai de or. Dar mergea cam anchilozat.
Maxilarul era deplasat puţin într'o parte şi rupt, buza de jos îndoită, ntea cârpăcită peste tot. Ochii înţepeniţi în orbite nu mai oscilau în da luminilor soarelui.
Oamenii infirmi vorbesc mai mult de meseria pe care au practicat-o pe care nu se mai simt în stare s'o practice. Dar l-ascultam. Vorbea de or ca preotul de evanghelie.
L-am asigurat că se va însdrăveni şi va reveni între noi, dar aveam îndoială. Ochii, de ce nu vorbeau, de ce nu vroiau să mă privească o clipă?
El era desamăgit, aproape că nu m'a împins când i-am spus că va sbura.
Eram prea brutal. Putea el să mai sboare?
M'am oprit, m'am desprins de braţul lui, l-am apucat de umeri, l-am ıturat şi i-am spus hotărît:
— Tu vei sbura şi de abia am terminat, tresărind ca la atingerea ei reptile.
Lumea se uita la noi ca la doi oameni nebuni.
Eu îl priveam în ochi. Aceeaşi privire neclintită spre cer.
M'am înfrigurat, vroiam să-l întreb şi nu îndrăsneam.
Simţeam cum se clătinau picioarele şi-mi tremura bărbia.
El tot nu se uita la mine.
Am strigat, l-am chemat pe nume. Tăcea, mă înţelesese. Mersesem o nă bucată din drum cu un orb fără să ştiu. Ochii lui îngheţaţi în orbite -au sfărâmat sufletul.
Dacă m'ar fi văzut lăcrimând, poate ar mai fi sperat la un sbor văzduh.



L-am dus până acasă. Portarul ne-a deschis uşa.
In camera lui numai icoane, un aparat de radio, un divan şi peste tot covoare.
Atunci abia am înţeles ce simţuri extraordinare au orbii.
Ochii aceia clari şi verzi, imobili şi muţi, nu mai înţelegeau lumina.
Pipăia peste tot şi nu mă lăsa să-l ajut cu nici un preţ. M'a bruscat chiar atunci când vroiam să-i pun sifon într'un pahar cu vermouth. Nu ştiam ce să fac.
Vroiam să plec, mă sfâşia prezenţa lui dar, nu mă înduram. L-ascultam.
El tot întreba de sbor şi parcă ar fi vrut să sboare. Când a ieşit în balcon am avut impresia, că vrea să se arunce în gol. M'am cutremurat şi-l urmăream ca pe un condamnat.
Era în după amiază, când m'am despărţit de el.
Şi nu l-am mai văzut decât târziu în drum spre Germania.
— Călăreţule, sunt la inginerie, tu unde mergi?
Mă privea drept în ochi.
Privirile îi erau pătrunzătoare.
Buimăcit nu ştiam ce să răspund.
Era el, orbul de ieri?
Când mi-a povestit calvarul prin care trecuse până ce şi-a recăpătat vederea şi emoţia puternică ce-l cutremurase la perceperea luminei, parcă mă orbea pe mine.
Se întâmplase o minune. Nu ştiu dacă sufletul lui fusese atât de credincios, sau icoanele din camera lui prea îndurătoare.
Dar vedea şi acesta era marele adevăr şi marea bucurie a vieţii.
El, omul mort până ieri, înviase.
Era bucuros şi totuşi nu. Mai vroia ceva. Vroia să revină în mijlocul sburătorilor şi era fericit când auzea de escadrilă.

(Continuare în pag. 14)





...ul aviator de escadră Gheorghe Jienescu, ...istrul Subsecretar de Stat al Aerului.



Bucovinei, Basarabiei, Transnistriei şi al îndepărtatelor ţinuturi dintre Nipru şi Don.

Sburătorii români, luptând într'un admirabil spirit de sacrificiu, au învins întotdeauna pe inamic, câştigând dragostea poporului românesc şi admiraţiunea camarazilor sburători germani şi italieni alături de care s'au războit contra aceluiaş inamic.

Comandanţii sburătorilor noştrii — în permanenţă pe front dela comandantul de escadrilă până la şeful statului major al aerului — au fost aceia care au chibzuit toate misiunile, dozând patrulele sau forţa aeriană în luptă. Cruţând — ori de câte ori a fost posibil — viaţa personalului şi a materialului, ei au realizat victoria totală a aripilor româneşti pe care au încadrat-o în glorioasa izbândă a întregei noastre armate.

D-l General Ramino Enescu, după decorarea sa, cu Crucea de Fier cl. I şi II-luându-şi rămas bun dela generalul de corp de armată Löhr.



COMAN...



General de divizie Gh. I. Popescu



G-ral de escadră aviator Gh. Vasiliu.



General de escadră aviator Const. Argeşanu.

DANTII SBURATORILO



General de escadră aviator Rădulescu Scarlat



G-ral de escadră aviator Gheorghiu Ermil.



General de escadră aviator Iones
Emanoil

De sf. sărbători

OFERIȚI CADOURI

din

PRODUSELE SUPERIOARE ALE CASSEI AUTONOME A MONOPOLURILOR



O DISTINCȚIE BINE MERITATĂ

CRUCEA de Cavaler al ordinului Virtutea Aeronautică: aceasta este înalta distincțiune cu care Majestatea Sa Regele a cinstit drapelul eroicei Flotile de Hidroaviație. Cinstire pe deplin meritată!

Pentrucă echipagiile ei brave și netemătoare de dușman și de moarte au fost prezente totdeauna acolo unde dușmanul s'a arătat dealungul țărmului și în largul Mării Negre.

Misiuni de descoperire, de recunoaștere sau de bombardament, au fost împlinite totdeauna cu succes, cu victorie.

Navele inamice avariate sau scufundate de bravii noștri sburători dela Hidroaviație, stau mărturie a faptelor lor de curaj.

Aceste fapte trebuiau să fie și au fost recompensate cu una din cele mai râvnite distincțiuni aviatice.

Inaltul Decret care evidențiază bravura echipagiilor Flotilei de Hidroaviație a fost dat pentru:

„Vitejia și disprețul de moarte ce au arătat ofițerii, subofițerii și trupa Flotilei în războiul contra bolșevismului. Escadrilele Flotilei au executat 597 misiuni la inamic, totalizând 2000 ore de sbor. Au descoperit și semnalat 375 nave de război inamice, bombardând 45 nave și avariind 4 din ele. Au scufundat o navă inamică de transport de 2000 tone. Au bombardat și distrus o baterie inamică. Toate informațiunile le-au obținut, forțând barajul A. c. A. inamic. Misiunile erau executate cu câte un hidroavion în timp ce inamicul le executa cu celule de 2 hidroavioane, superioare în calitate și armament".

BIRKENWASSER

Dralle

INTÂIUL MEU SBOR

NTR'O scrisoare din 1897 adresată de Titu Maiorescu unui prieten din Botoşani, el spunea: „Se vede că la 56 de ani, şi atâţia am eu din păcate, omul cam lungeşte vorba..."

Cincizeci şi şease de ani am şi eu — tot din păcate — şi cred că această jumătate de veac plus şease, îmi deschide asupra trecutului perspective şi în tot cazul îmi deşteaptă amintiri, care ar putea oarecum interesa tineretul de azi. Deocamdată mă voi mărgini a descrie impresiile primului meu sbor.

Şi eu am 56 de ani, şi eu sunt născut în Arcadia, şi eu am sburat... peste toată ţara noastră românească, peste Buda-Pesta, Viena, Praga si Paris, peste Belgrad, Sofia, Salonic şi Atena, peste Dunăre şi Rhin, peste Marea Neagră şi Marea Egee, peste crăcile pomilor, de era într'o zi să rămân aninat de ele, şi dincolo de nouri, între soare şi furtună. Şi de fapt sunt un om care de obicei tălmăcesc hrisoave în vechi mânăstiri, printre colburi de arhive. Dar dacă mi-a plăcut să ştiu ce a fost înapoi, s'ar putea să nu-mi placă a şti, ce este înainte, mereu înainte. Iar dincolo de zările obişnuite, cu pământul la picioare jucărie de copii şi cu cerul golit de taine deasupra capului, viaţa capătă o înfăţişare, încă nepătrunsă, dar în nimicnicia ei, nouă pentru noi.

In 1908 văzusem la Berlin, pe câmpul de la Tempelhoff, întâia dată un om care s'a ridicat în văzduhuri. Obişnuiţi azi cu călătoriile aeriene, lucrul ni se pare banal. Dar atunci, atunci, era ceva care răscolea din adâncuri sufletul omului, legat de glie de la zidirea lumii. Când vor ajunge în curând oamenii în lună, într'un obuz fulger înzestrat cu bar şi cu jazz, li se va părea şi aceasta un lucru normal — dar înţelege oricine, că atunci când va ajunge „primul om în lună", oricum, va fi ceva care nu va putea lăsa pe semenii săi nepăsători.

Aşadar, acest prim contact ce am luat cu cucerirea aerului, m'a tulburat adânc.



In anul ce a urmat, 1909, Blériot trecuse Canalul Mânecei şi Aurel Vlaicu, la noi, îşi făcuse primul său sbor. Inapoiaţi, astăzi încă, distanţaţi de civilizaţia apuseană cu multe zeci de ani, în privinţa aviaţiei ne-am ţinut A LA PAGE dela începuturile ei. In 1910 acelaş Aurel Vlaicu făcea transporturi aeriene pe avionul său, concepţie şi construcţie proprie, iar în 1911 se şi înfiinţa la Bucureşti prima şcoală de pilotaj, care a dat nişte maeştri, pe care i-au ajuns toţi aviatorii de azi, dar pe care nu i-a întrecut niciunul: Negrescu, Macri, Beroniade, Fotachi, Protopopescu, Ştefănescu, Capşa, Paşcanu, Poly Vacas, etc. Ii cunoşteam pe toţi.

Mărturisesc că sunt un om fără astâmpăr în viaţă, care vrea să ştie cât mai multe: dacă Radu Negru a descălecat din Făgăraş sau dacă a venit din Oltenia, şi dacă atunci când te ridici peste nouri îl vezi pe Sfântul Ilie umblând cu carul pe acolo, sau dacă nu-l vezi. Aşa încât, deşi cu Radu Negru nu rezolvasem chestiunea, în văzduhuri m'am urcat dela începutul începutului, din primăvara 1912.

Pilot era Capşa şi teren Băneasa (la stânga Şoselei, peste drum de unde este acum).

Băieţii aceştia aveau o deosebită plăcere să piloteze pe agiamii şi apoi să râdă de ei dacă le este frică. Mi-am ridicat deci gulerul, mi-am pus ochelari şi m'am urcat în dracul cel de pasăre care-mi putea curma frumuseţea de viaţă în doi timpi şi o mişcare.

Un sgomot infernal, hurduielile decolării... şi apoi nimic.. Stăteam nemişcat pe scaun lângă Capşa şi mă uitam cum pleacă pământul. Din când în când mă gândeam: „Mă, nu ţi-e frică, mă?". Intrebarea rămânea însă fără răspuns, fiindcă n'avea creerul gândul la asta, când ochii vedeau cum se tot duc toate dedesubt, departe mici, tot mai mici, oameni, drumuri, pomi şi case, până se făcură toate o hartă geografică şi un plan colorat al Bucureştilor. De simţit nu simţeam nimic, şi-mi era năcaz, fiindcă „nu-mi dădeam seama că sbor". Parcă aşi fi vrut ca aripele acele să fie ale mele, nu ale aparatului, să ştiu că atunci când sbor, îmi pun muşchii mei în mişcare, nu benzina, elicele motorului. Şi mă mai gândeam: „Ce frumos visam eu că zbor când eram copil şi cum nu seamănă zborul acesta cu acela. Atunci în adevăr dădeam ceva dela mine şi făceam în ciudă părinţilor... iar acum mă zboară Capşa şi nu fac în ciuda nimănui". O scădere, ca întotdeauna, a omului faţă de copil, care trăieşte într'o lume pe care o căutăm apoi o viaţă întreagă şi nu o mai putem găsi. Şi apoi, ce e şi cu planul acesta al Bucureştilor? parcă nu l-am mai văzut şi din odaia mea, întins pe masă?... Va se zică, ce? nimic nou? nici o senzaţie nouă? d'aia sbor?... Zvup! un gol de aer, o cădere în jos, un gol în pântece... „Ţi-e frică, mă?" „Ştiu eu!?" ...Acolo e palatul regal ...acolo tribunalul ...şi aceia ce-i? Dâmboviţa? Bat-o- noroacele! Dâmboviţa e aceia? ..Şi abia dacă am timp să mai pricep că dunga neagră şi lungă e calea ferată şi pata albă Gara de Nord, că iată-mă iar învârtind cercuri deasupra Bănesei, şi fără să mă mişc de pe locul meu, să tot văd pământul cum se apropie iar de mine până aproape mă atinge... zvup, zvup, zvup..., mă hurduie aterisejul şi apoi, stop!



— „Ei, domnule, ce zici?" mă întreabă Capşa.

— „Stai, frate, să mă gândesc! Pot eu zice ceva, aşa dintr'o dată?".

Dar n'am mai apucat să-i zic niciodată nimic, fiindcă ne-a despărţit viaţa, că aşa e felul ei, şi pe urmă a venit moartea să-l ia, că aşa e felul ei.

Spun abia azi: că şi atunci, şi întotdeauna de atunci, când face avionul un zvup în jos cu gol în pântece, mi-e frică... şi doresc să-mi mai fie încă şi mai mult, fiindcă o frică bună e începutul adevăratului curaj.

Aud şoptindu-se: Dar dacă vrei să începi abia la 56 de ani...! Lasă, Domnule, că nu-i niciodată nimic prea târziu.

MOŞ COSTACHE



O dimineaţă limpede a lui August. Soarele-şi desfăşoară beteala aurie peste lanurile de grâu înalte cât omul. Pitpalacii cântă ca în timpurile de pace. De undeva, din faţă, se aude cântecul de moarte al mitralierelor,, îngânat cu mugetul scurt al tunurilor.

In primul ceas al dimineţii inamicul a fost pus pe fugă.

Infanteria, pusă în stăpânirea terenului, se pregăteşte pentru un nou salt.

Un bâzâit ca de bondar, vine de undeva dintre cei doi nori lânoşi care stau agăţaţi de sticla cerului ca două baloane de bâlci.

Bâzâitul se apropie tot mai tare.

Sus de tot, o gâză poleită în aurul soarelui, se plimbă leneşă, de parcă ar vrea să-şi încălzească aripile.

— Aviaţia inamică, anunţă un ostaş şi toţi se opresc din lucru, atenţi să vadă încotro se'ndreaptă avionul.

Dar acesta face vreo două cercuri deasupra noastră şi porneşte în spirală spre noi.

— Ne-a descoperit! La adăposturi strigă un altul. Şi toţi fug ca potârnichile, în timp ce avionul se apropie de sol, până la 200 metri şi îşi continuă virajele de-asupra noastră.

Unul mai îndrăsneţ scoate capul.

— E moş Costache băeţi!

Toţi ies afară şi-i fac semn cu mâna, certându-i.

— Fi-r-ai al naibii să fii, ne trăseşi o sperietură Moş Costache!

Şi moş Costache, avionul de recunoaştere trimis de divizie, ne face semne prieteneşte, înclinând planurile.

— Ce vii aşa pe sus măi bătrânule? îl întrebă un ostaş punând mâna la gură, în formă de pâlnie.

Moş Costache iarăşi scutură ghiduş din aripi.



— Zi aşa, ai? Te ţii de şotii, vrei să ne sperii? Mai bine du-te şi adu-ne veşti despre ciolovoci.

Nici n'a terminat ostaşul propunerea, că Moş Costache a pus capăt vizitei ob'şnuite în fiecare dimineaţă, se înalţă şi se topeşte în zarea din direcţia inamicului, în timp ce ostaşii îl urmăresc cu privirile.

Moş Costache este drag tuturor.

In fiecare dimineaţă vizita lui aduce bucurie trupelor terestre.

După ce face câteva curbe deasupra lor, pleacă să iscodească inamicul.

Ştirile pe care le aduce, sunt totdeauna utile.

La înapoiere iar ne face salutul şi când se află cât mai jos, aruncă un săculeţ cu nisip, în care a avut grija să ne dea un bilet:



— „Fug ciolovecii de le scapără călcâele" sau „vin tankuri ruseşti în direcţia aceasta", „ruşii sunt aci".

Dar câteodată nu mai avea timp să ne arunce săculeţul cu veşti, cum a fost şi'n dimineaţa când ne-a speriat.

Cam la cinci minute după plecarea dela noi, dinspre inamic venea un sgomot puternic de motoare.

Moş Costache venea grăbit sburând bătrâneşte. Gâfâia de ţi-era mai mare mila de bătrâneţea lui.

După el, la câteva sute de metri, trei „Rata" vroiau să-l prindă, cel puţin în snopul unei rafale de mitralieră.

Deasupra noastră au ajuns deodată şi moş Costache şi urmăritorii lui.

Antiaeriana noastră a început a le trimite săgeţi de proectile.

Bietul moş Costache, atât s'a bucurat încât i-a venit să îmbrăţişeze cele 4 tunuri care-i veneau în ajutor.

Dar urmăritorii, după el. Chiar în bătaia tunurilor se'nvârteau ca ereţii, numai să-l poată atinge. Moş Costache îşi legăna planurile oferind crucea M., spre a nu-l confunda şi să se pomenească lovit.

Nu trăgea antiaeriana în el, dar prezenţa bătrânului nostru prieten încurca mult. Ferindu-l pe el, nu oferea „Ratelor" proiectile suficiente ca să le facă c şi fum.

Acest lucru probabil că l-a înţeles şi moş Costache, că porneşte ca o săgeată în jos şi aterisează, fără alegere, într'un imaş lăsând în bătaia tunurilor toate avioanele inamice.

Unul s'a smuls din grup. S'a crezut că vrea să se repeadă la moş Costache, dar din coadă ieşea un fum gros şi o flacără. Se înfipse ca un burghiu în pământ, cu sgomot de bombă.

Al doilea l-a urmat incendiat şi al treilea a luat-o la sănătoasa, în timp ce bucle de fum îi înfloreau sub planuri.

Moment de bucurie generală. Nu atâta că două avioane ruseşti erau distruse, cât bucuria că a scăpat moş Costache teafăr.

Cu toţii au pornit grămadă, curioşi să vadă de-aproape cum arată moşul pe care-l iubeau atâta, cu prietenia caldă a fiecărei dimineţi, încă dela începutul războiului.

La vreo 300 metri moş Costache îşi prinsese roatele într'o mlaştină. Terenul era cu totul nepotrivit.

Ostaşii ar fi vrut să vadă ieşind din carlingă un bătrân ghiduş, cu plete albe, cu sumanul pe umeri, dar... lângă avion era un tânăr locotenent, cu mustăcioară trasă parcă din creion, cu mănuşi până la coate.

Un ofiţer. Deci nu era moş. Poate avionul să aibă ceva bătrânesc în el. Incolo nimic.

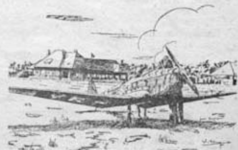
Cu o firească şi la locul ei curiozitate în suflet, se apropiaseră de avion, îl atinseră cu sfială. Dar era şi nu era moş Costache.

Nu mai purta haina cerului şi ghiduşia necunoscutului.

IORDACHE RADUCU

---

* Ilustraţiunile acestei schiţe sunt reproduceri după tablouri semnate de D-l N. Chirvasiu.





Ordinul de misiune: Melitopol—Berdiansk—Mariupol...

Decolarea la 8.30.

Fac echipaj cu locotenentul Popescu-Ciocănel pilot și sublocotenentul Mircea Găbureanu, care a trecut la mitraliera din spate.

Avionul sforăie cu toți caii putere desiănțuiți.

Un soldat mă îndeamnă să-mi iau haina de piele. Refuz. Mă mulțumesc numai cu haina mea, ca să fiu mai liber în mișcari. Bineînțeles, nu pot refuza chingile parașutei la cari mă inham cu deosebită minuțiozitate. Cercetez atent catarama de fixare de pe pântec. Asta când nu e bine prinsă, poate avea cântecul ei... Totul e la cataramă, în regulă, adică.

Imi pun parașuta alături. Ciocănel și-a aruncat-o în spate. Este omul trecut prin multe. Nu ca mine. Nici ca Mircea Găbureanu, care și el, își așează umbrela salvatoare jos, la îndemână.

Cercetăm mitralierele. Merg, ceasornic...

Motorul se sbate nebunește la cale.

Doi servanți ne descătușează de priponeala lor și avionul se așterne dealungul ierbii ruginită de timp.

Decolăm lin.

Un viraj meșter, și avionul, trecând peste centrul orașului, se îndreaptă spre locul destinației. Ținem calea unui râu șerpuitor. Pe marginea lui, felurite întărituri defensive părăsite de sovietici. La capătul râului, lacul și la sud de lac, marea de Azov.

Sburăm jos; plafonul norilor este foarte schimbăcios. Patrulăm pe coastă.

Intrăm în mare... Dinspre mare, malul, drept, se prăbușește în valuri, care îl târăsc în larg, amestecat într'o apă gălbuie până la vreo șase-șapte sute de metri de țărm. De acolo, apa devine verzuie... Ca la noi, la Constanța, vara, — gândesc.

Lăsăm spre sud-vest o limbă enormă de pământ, lată de vreo câteva sute de metri și lungă de circa douăzeci de kilometri. Pământul îi este mlăștinos, plin de lacuri și amenajamente pescărești. In capul peninsulei, la sud, un far.

Mă gândesc, așa cum sburăm deasupra mării, că dacă ne-ar lăsa motorul, numai bine am putea să așternem avionul pe câmpie. Pentrucă din pieptul drept al malului, se întinde spre nord, câmpia netedă și nesfârșită a Nogailor. Aci poți să aterisezi cum vrei: nord, sud, est, vest... Cel mai ideal teren...

Din loc în loc, pe țărm, locuințe de pescari. Ca să-și ridice bărcile sus, au săpat în mal niște planuri înclinate ca niște tobogane.

Unele case sunt zidite până în pieptul malului, ba chiar sunt priponite cu stâlpi puternici... Probabil pământul a fost săpat de ape și casele au trebuit să fie consolidate.

Avionul virează ușor spre țărm. Sburăm jos, jos de tot, — la douăzeci de metri. Pescarii ne salută aruncând căciulile în sus, iar santinelele de pe țărm — ostași ai bravului corp de cavalerie — iau arma pentru onor.

Intr'un loc, un sat. In mijlocul satului, adunați în careu, soldați care ne salută cu mâna, entuziasmați. Ne întoarcem și virăm strâns — în chip de răspuns la salut — deasupra lor. Apoi pornim spre est.

Norii se întind către miază-zi atât de compacți, încât nu putem desluși care este orizontul. Pâcla mării, argintie și bogată în lumini, se amestecă fericit cu pâcla cerului, atât de feerică și de încântătoare... Printr'o spărtură de nor câteva raze de soare fac albe întinderile și se afundă în nesfârșitul apelor.

Tabloul este minunat...

La vreo doi kilometri de țărm, două vapoare, sunt atât de pierdute în pâcla argintie a dimineții marine, încât a trebuit o vreme de atentă cercetare, ca să stabilim că sunt vapoare ci nu... avioane, atât de lipsit de orizont era cerul!

Pe câmpia întinsă, rare așezări omenești — mai toate, distruse de furia rușilor în retragere. Sărmanele mori de vânt cu cari este plină Rusia, pe aici sunt făcute una cu pământul. In vreo câteva sate observăm mici motorașe de-ale soldaților noștri, cari pun în funcție în mod rudimentar desigur dar util, niște pietre de moară. Populația satelor cu sacii de cereale la spinare, sau în mici cărucioare, pe două roate, așteaptă la rând, cuminte.

Soldatul român, cu posibilitățile lui de răsboiu, altele decât cele de acasă, înlesnește viața populației băștinase cu aceeași trgere de inimă cu care a pornit iureșul liberator.

Sunt deosebit de impresionante santinelele de pe malul mării. Drepți în bătaia vântului, cu arma la umăr, scrutând întinderile enorme de ape, țăranii carpatici stau străjaje neadormite la sute de kilometri departe de gospodăriile lor, în numele unor principii de viață, pe cari până la urmă le vor impune tuturor celor ce cred că pot să răstoarne crugul vremii.

Așa cum îi văd, din viteza pasării mele de oțel și cu ea cu rost de straje a cerului dușman, biruit de acvila română, așa cum îi simt, pază neadormită văd prin ei, destinul imperial al neamului lor, al neamului meu. Este pentru prima dată când ostașul român își impune vrerea la depărtări uriașe de căminul lui.

Străjerii dela Azov sunt, pentru mine destinul valah care însfârșit isbucnește...

Din mare vine spre țărm o altă limbă de pământ ca aceea lăsată la sud de lacul Molosnoie. O peninsulă să juri că e soră geamănă cu prima. Trecem fulgerând spațiul spre est.

In zare apare portul Berdiansk într'o peninsulă triunghiulară. In port vase multe, de diferite tonaje, reduse la neputință de bombardierele în picaj, germane... Pe cheiu forfotă destul de mare. Orașul, simetric, are străzi paralele ca toate orașele din țara lui Petru cel Mare. Este mai mare decât Melitopol. Are niște clădiri enorme spre nord-vest, probabil cazărmi, iar în diferite puncte ale lui se înalță turnuri enorme de fabrici...

Pilotul tae orașul dela nord la sud și o ia direct spre mare... Nu înțeleg ce vrea spre sud. La vreo cinsprezece kilometri este țărmul azovian aflat în stăpânirea rușilor și acolo — la Jepsk — oamenii lui Timoșenko au un aerodrom cu avioane de vânătoare...

Oarecum mirat, ating umărul pilotului. Dar Popescu-Ciocănel este grăbit. Aruncă bărbia înainte și...atât. Urmăresc traectoria... bărbiei cu deosebit succes. Spre sud, două avioane se depărtau grabnic către țărmul bolșevic... Bine, bine... Dar pilotul nostru n'o fi vrând să le doboare... la ele acasă... Nu. Dar — am vrut să-i bag în sperieți pe ciolovecii, mi-a explicat el la aterisare.

Totuși, așa, cu urmărirea, am ajuns lângă malul rusesc, când un viraj scurt ne-a vestit că însfârșit avionul catadixea să se întoarcă la vatră. Când am atins țărmul de nord al mării, la est se profilau, uriașe, clădirile orașului Mariupol. N'am mai sburat spre el. Cu regret. Ne era teamă să nu rămânem în pană de benzină.

Cap la compas direct aerodromul.

Deasupra orașului facem un viraj scurt ca să admirăm stadionul sportiv, apoi ne îngrozim de felul în care au fost distruse câteva fabrici. Atât de diabolici au fost comsomolii — ei au aranjat fitilele și bombele — încât nu a rămas piatră peste piatră. Cât am umblat, până aici nu am isbutit să văd asemenea îndărătnică patimă a nimicirii.

Revenim deasupra aerodromului într'un picaj alunecat pe-o aripă — pasiunea lui Ciocănel. Figura este frumoasă. O admir din plin. Sunt sigur că o admiră și cei de jos. Apoi: un bond... și încă unul... și încă unul. Apoi avionul aleargă pe aerodrom, sigur de el și de pilot (și pilotul sigur de avion).

Coborîm...

Soldatul care mă îndemna să-mi iau haina de piele la decolare, mă întrebă dacă nu mi-a fost frig.

Ii răspund că nu am avut vreme de așa ceva.

LADMISS ANDREESCU

---

*) Din volumul „Sburăm spre răsărit", apărut în editura „OFAR".

RAZBOIUL MONDIAL DIN

de ROMULUS

După cinci luni dela începerea războiului împotriva U. R. S. S., atunci când ofensiva armatei germane și a forțelor finlandeze române, italiene și slovace se desfășoară în codițiile prevăzute în planul de operațiuni, o iarnă foarte aspră, cum nu s'a pomenit de 140 ani, cu geruri și viscole cumplite, a transformat tundrele și stepele dintre Oceanul Inghețat de nord și Marea Neagră într'un imens ținut polar.

Apoi căderile de zăpadă abundente au acoperit drumurile și câmpiile cu nămeți, care au pus în primejdie liniile de comunicație și de aprovizionare și au creat obstacole înaintării colanelor motorizate, moto-mecanizate și celorlalte formațiuni ale forțelor de uscat.

In asemenea condiții comandamentul suprem al armatei germane a luat hotărârea, la începutul lunei Decembrie 1941 să oprească continuarea ofensivei până la primăvară și să treacă dela războiul de mișcare la cel de poziție. El n'a înțeles însă ca să stabilizeze trupele în campamente de iarnă, sau în tranșee.

Noua fază a războiului impusă de un fenomen natural, extraordinar și neprevăzut, a determinat comandamentul armatelor germane și aliate să organizeze o zonă de apărare sprijinită pe o linie, în parte rectificată și aliniată și să asigure căile sale de comunicație și de aprovizionare foarte lungi, ca operațiile din cursul campaniei de iarnă să se desfășoare în condițiile prevăzute.

După concepția comandamentului suprem german defensiva adoptată n'a însemnat defensiva pasivă și renunțarea la inițiativă și la acțiuni locale ofensive, impuse de desfășurarea operațiilor și nici pe un front rigid fortificat.

El a procedat, mai întâi la rectificări și alinieri în unele sectoare, acolo unde frontul forma intrânde, sau semi-cercuri, fie spre a scurta frontul și a obține o economie de forțe, fie spre a organiza un dispozitiv defensiv cât mai bine articulat.



Harta Rusiei Sovietice occidentale, arătându-se în linii mari, situația frontului la sfârșitul ofensivei sovietice de iarnă.

Astfel, s'au executat rectificări și alinieri de front în sectorul de Nord în regiunea dela vestul Moscovei, unde frontul forma un semi-cerc și în regiunea Tula, dela Sud de Moscova, unde deasemenea frontul era prea înaintat. In celelalte părți, frontul a fost și este menținut aproape de aceiași linie.

Operațiunea rectificărilor și a alinierilor, care a implicat retragerile metodice pe noua linie fixată și deci evacuarea unor localități, n'a fost ușoară, căci inamicul a căutat să profite de ea spre a dirija atacurile sale cu forțe puternice, tocmai în sectoarele unde erau în curs retragerile voluntare germane, cu scopul de a străpunge liniile adverse și de a executa încercuri. Comandamentul armatei germane n'a fost însă surprins și nepregătit. El a prevăzut această activitate ofensivă a inamicului și a luat din timp dispozițiile impuse de o asemenea eventualitate. Frontul rectificat a trebuit să fie apoi organizat într'un dispozitiv defenvis articulat pentru campania întreagă de iarnă după cerințele războiului modern de poziție. Care este caracteristica sa? El nu trebue confundat cu frontul, bazat pe o rețea complexă de tranșee, pe poziții eșalonate în adâncime și pe lucrări de fortificații, așa cum a fost frontul occidental din războiul trecut între anii 1915—1917 și nici cu tendința de a deveni o linie-tip Siegfried așa cum a fost aceia construită de germani la Vest, la începutul războiului din 1919.

De fapt, frontul de iarnă a fost organizat ca o zonă de apărare și de luptă, compusă dintr'o rețea suplă de cuiburi de rezistență, în spatele căruia se găsesc bazele de sprijin puternic armate ale liniei principale. El se aseamănă întrucâtva cu linia propusă de generalii Hindenburg și Ludendorff și executată în cursul anului 1917, în curba frontului occidental, între Arras și Soissons. Firește, aceasta că pentru organizarea frontului oriental german s'a luat în seamă toate cerințele tacticei războiului modern de poziție cu facultatea de a trece ușor la războiul de mișcare din cursul acestei primăverei. De aceia zona frontului oriental german în cursul campaniei de iarnă a reclamat detașamente cu o mare putere de foc, care au angajat luptele de apărare și au intervenit chiar înainte de a se desvolta atacurile forțelor inamice și formațiuni speciale pentru atacuri și contra-atacuri principale. Așa se și explică rezultatele negative ce le-a dat acțiunea ofensivă a forțelor sovietice în toate sectoarele frontului oriental din punct de vedere strategic și chiar tactic, precum și pierderile mari ce le-au suferit în oameni și în material.

A mai intervenit apoi deosebirea de concepții între strategia germană și cea sovietică. In această campanie de iarnă, care a contribuit la rezultatele ce le-au dat contra-ofensiva armatelor roșii.

Pe când strategia germană este bazată pe principiul economiei forțelor și pe folosirea metodică a materialului, strategia sovietică a adoptat și aplicat principiul opus. El a organizat atacuri massive și repetate, fără să țină seamă de principiul economiei forțelor, de valoarea vieților omenești și nici n'a folosit metodic materialul său în cursul luptelor.

Pe de altă parte, conducătorii armatei roșii au socotit iarna favorabilă aplicațiunii concepției lor strategice și tactice și au subevaluat capacitatea de rezistență și mai cu seamă capacitatea de organizare a armatei germane în vederea războiului de poziție în condițiile grele create de acest anotimp nefavorabil.

Ei au crezut că iarna va fi cel mai mare aliat al armatei roșii, grație căruia vor putea întreprinde o contra-ofensivă, pe tot frontul cu rezultate însemnate, tactice și strategice. Cu atât mai favorabilă li s'a părut această contra-ofensivă, cu cât iarna a apărut mai devreme în stepele rusești, cu tot cortegiul ei de geruri cumplite, de viscole și zăpezi abondente; iar Comandamentul german a oprit acțiunea sa ofensivă și a trecut la defensivă sub forma răsboiului de poziție și de apărare, tocmai din cauza condițiilor grele ce reprezenta pentru conducerea operațiunilor o iarnă excepțional de aspră pe un teatru de război atât de vast și lipsit de comunicații desvoltate.

A mai intervenit și un argument de ordin istoric care a sporit optimismul sovietic: campania lui Napoleon I din 1812, din Rusia, ce s'a sfârșit în plină iarnă printr'o retragere dezastruoasă a armatei franceze ce înaintase prea adânc în stepele orientale ale Europei.

Comparația între campania napoleoniană din 1812 și cea germnă din 1941, a fost nepotrivită. Evenimentele din ultimul timp a dovedit aceasta. Și iată pentruce: Napoleon I a deschis o singură poartă a Rusiei: Smolensk, care i-a liberat cale spre Moscova. După ocuparea Moscovei armata franceză a fost surprinsă nepregătită pentru campania de iarnă, departe de bazele sale de aprovizionare, lipsită de comunicații și expusă atacurilor armatelor rusești rămase aproape intacte după retragerea lor. In războiul actual armatele germane și aliate, în cursul celor 5 luni de ofensivă, au atacat pe un front de peste 2400 km. în direcțiile porților principale ale Rusiei Sovietice. — Leningrad, Smolensk și Kiev; au nimicit armatele de elită inamice în mai multe bătălii, și după ce au ocupat o parte din regiunile vitale, iarna le-a găsit pe o linie sprijinită pe mai multe puncte strategice.

După cum am spus trecerea la defensivă a armatei germane n'a insemnat renunțarea la ofensivă, ci numai suspendarea ei până la primăvară.

Fapt este că, s'au cristalizat două concepții în ce privește campania din iarna anilor 1941—1942 : una, a Comandamentului sovietic, bazată pe ofensivă, pe răsboiul de mișcare. Această opoziție de concepții a fost determinată de acelaș fonemen natural — iarna — însă fiecare dintre beligerați considerându-l potrivit operațiunilor militare respective.

Care au fost rezultatele aplicațiunii acestor două concepții?

1. — Pe frontul de nord finlandez și german nu s'a produs nici o schimbare în cursul campaniei de iarnă.

2. — In zona Leningrad toate atacurile ce le-au dat forțele sovietice încercuite cu scopul de a străpunge liniile germane și a trece Neva, au fost zadarnice. Rămășițele flotei sovietice din Marea Baltică

IARNA anilor 1941-1942



SEIŞANU

n'au putut să treacă din golful Finlandei în canalul „Stalin" şi Marea Albă, ci au rămas blocate în golful Finlandic. Ca să libereze fortăreaţa Leningrad Sovietele au organizat şi o acţiune ofensivă de degajare, atât în spaţiul situat la Sud şi Est de lacul Ladoga, cât şi în platoul Valdai şi în regiunea lacului Ilmen. Cum şi în acest sector germanii au rectificat frontul lor, retrăgându-l pe o linie ce trece la est de râul Wolcov şi lacul Ilmen, Sovietele au profitat de această situaţie spre a întreprinde acţiunile ofensive cu scopul de a degaja Leningradul.

La nord, ele n'au obţinut decât o uşoară pătrundere în apropiere de lacul Ladoga; iar la Sud şi Est, în cursul luptelor din platoul Valdai şi din regiunea lacului Ilmen, afară de ocuparea câtorva localităţi, scopul strategic urmărit de comandamentul armatei roşii n'a fost atins.

3. — In sectorul mijlociu, după alinierea şi rectificarea frontului german, care la începutul iernei forma un semicerc, atacurile masive şi repetate ce le-au dat forţele sovietice la Nord-Vest, Vest şi Sud-Vest de Moscova, cu scopul de a străpunge liniile germane şi a atinge obiectivul strategic, Smolensk, s'au prăbuşit unul după altul, cu pierderi dintre cele mai sângeroase.

Cu toate că linia frontului german trece la Est de Kiev, Est de Viasma şi Est de Orel, comunicatele Cartierului General din cursul lunilor Ianuarie, Februarie şi Martie, au pomenit de lupte date pe „frontul Smolensk" ca şi când linia frontului ar fi fost impinsă până la Est şi Sud-Est de Viasma.

4. — In sectorul de Sud între cursul superior al Donetului şi Marea Neagră, deasemenea acţiunile ofensive întreprinse de grupul de armate sovietice, comandat de Mareşalul Timoscenko, n'au reuşit să atingă nici unul din obiectivele strategice urmărite şi anume: Kursk, Charkow, Diniepopetrorosk (Ecaterinoslav), liberarea Sevastopolului şi ocuparea Crimei.

Importanţa pe care o prezintă Crimea din punctul de vedere strategic, a îndemnat Sovietele să sacrifice numeroase forţe pentru recucerirea acestei peninsule.

Ca să cucerească Crimea, ocupată de trupele germane şi române, afară de sectorul încercuit Sevastopol, sovietele au debarcat trupe în istmul Kerci, în sectorul Feodossia, lângă Sevastopol şi Eupatoria; dar, afară de cele din istmul Kerci celelalte au fost în parte nimicite, în parte silite să se reîmbarce pe vase.

Toate atacurile ce le-au dat Sovietele după aceea, atât în sectorul încercuit Sevastopol, cât şi pe frontul Kerci, au fost respinse de trupele germane şi române, prin lupte crâncene.

Din cele expuse reese, că în cursul operaţiilor din această campanie de iarnă, germanii şi aliaţii lor au susţinut lupte de apărare — unele din ele foarte grele — şi au reuşit să-şi menţină pe toată zona frontului poziţiile lor; iar sovietele n'au putut atinge obiectivele strategice urmărite prin contra-ofensiva lor şi au uzat forţele şi materialul lor prin pierderile mari ce le-au suferit în oameni şi în material.

Războiul dintre Japonia şi puterile asociate: Marea Britanie şi Statele Unite din America de Nord, a fost, la început, considerat de mulţi europeni ca un război „exotic", care dacă interesează popoarele asiatice şi cele Oceanice din insulele Pacificului, el ar fi cu totul independent de celelalte din Europa, din Africa de Nord şi din Atlantic.

Această opinie este greşită şi ea rezultă dintr'o necunoştinţă a situaţiei geopolitice, demografice, economice şi militare din acele părţi ale lumii noastre.

Fenomenul japonez şi tendinţele de independenţă naţională a populaţiunilor asiatice, iar în Pacific noua lume din insulele sale, care pe spaţiul lor ar forma un imens continent, cu interesele lor politice şi economice speciale, dar dependente de restul lumii, au creiat, în epoca noastră, o nouă situaţie cu totul deosebită de aceia din secolul trecut.

Dl. I. Balet, ocupându-se de problemele din Extremul Orient, scria în 1924:

„Dacă se consideră întinderea imensă a acestui Extrem Orient, furnicar nemaipomenit de oameni, format din rase cu calităţi indiscutabile, cu teritorii cuprinzând bogăţii nelimitate, trebue să ştim că intrarea acestor populaţiuni în marele curent al vieţii mondiale moderne şi punerea în valoare a bogăţiilor acestor teritorii întinse va fi poate în istoria apropiată faptul capital al secolului XX".

Un alt cunoscător al acestor probleme, D. M. Perscheron, scria în 1924 în revista *„L'Esprit International"* :

„In Extremul Orient se va juca soarta lumii, dar tot în Europa şi în America se va scrie scenariul tragediei Pacificului.

Toţi acei care au studiat în ultimul deceniu problemele din Extremul Orient şi din Pacific, călăuziţi şi disciplinaţi de spiritul obiectiv şi de simţul realităţilor, au ajuns la aceleaşi concluzii. Ei au prevăzut apropiata ciocnire între Japonia şi celelalte puteri cari au căutat să stabilească baraje expansiunii sale, fie spre nord, în Siberia orientală, fie spre vest în China, fie spre sud şi est în direcţia Indiei, Malaeziei, Insulelor olandeze, Nouii Guinee şi Australiei. Nimeni însă n'a crezut că Japonia se va angaja într'un război şi împotriva Chinei, urmat de un altul împotriva Marei Britanii şi republicei Statelor-Unite.

Aşa într'un articol publicat în 1935 de Karl Radek, redactorul diplomatic al ziarului *„Isvestia"* din Moscova — oficiosul guvernului sovietic — s'a spus, că Japonia urmăreşte, nu înfăptuirea, în etape şi deci într'un timp mai îndelungat, al unui vast program de expansiune teritorială în care se cuprinde: ocuparea Siberiei orientale între lacul Baikal şi oceanul Pacific, ocuparea Mongoliei şi a Chinei de răsărit, a Indiilor olandeze, a Nouii Guinee, a Indiei şi a Australiei, Radek a spus în articolul său, că Marea Britanie, va fi atacată de Japonia, atunci când aceasta va fi angajată într'un război împotriva Germaniei.

Şi iată că în războiul actual Marea Britanie a pierdut toate posesiunile şi poziţiile sale strategice din Extremul Orent şi din Pacificul occidental, astfel ea a fost eliminată din aceste spaţii ale Asiei şi Oceaniei.

Statele-Unite au urmărit o politică de pătrundere şi dominaţie în insulele Pacificului şi în China şi acum Japonia i-a barat drumul, căci a pus stăpânire pe întreg archipelagul Indiilor olandeze, pe o parte din Filipine şi pe bazele sale dela Manilla şi Cavitte.

Războiul din Extremul Orient şi din Pacific, a intrat într'o fază nouă.

Atât Australia, dominionul Marei Britanii, cât şi India, Imperiul colonial al aceleaş puteri, sunt acum direct ameninţate de Japonia, ele pot fi considerate *obiective principale ale politicei sale de război.*



Pe frontul Crimeei, atacurile disperate date de importante forţe sovietice s'au izbit de zidul de nepătruns al armatelor române şi germane.

„Crucea de fier"

Treizecişişase de sburători cari luptă dincolo de Nipru, în unităţile de aviaţie ale comandorului Popovici Lucian, au fost distinse de către Führerul Marei Germanii cu ordinul de război al „Crucii de Fier" clasa II-a.

Pentruce au binemeritat aceşti viteji aviatori aleasa distincţie germană, cititorii acestei reviste cunosc destul de bine, din reportagiile publicate de noi.

Faptele de aripi dela Belozerka, isprăvile mitraliorului Buruiană Vasile, curajul locotenentului Roman Vasile, vitejia locotenentului Gh. Popescu-Ciocănel, eroismul adjutantului Molnar Ştefan, abnegaţia şi atitudinea demnă în faţa morţii avută de locotenentul Coleş Petru, sublocotenentul Ababei Grigore, adjutantul Preda Alexandru, dârzenia în lupte a celorlalţi decoraţi cu marele ordin de război german, au fost consemnate la timp aci.

Gestul aliaţilor germani vine să consacre faptele de neasemuită bărbăţie ale acestor luptători aerieni români.

„România, a spus domnul colonel Botticher, reprezentantul Führerului la solemnitatea decorării aviatorilor români, — prin forţele ei armate terestre şi aeriene, a adus şi continuă a aduce eforturi foarte mari în lupta contra bolşevismului".

Domnia sa şi-a sfârşit alocuţiunea cu urarea simbolică şi plină de miez: *„Trăiască România Mare"!*

Recunoaşterea contribuţiei eroicelor noastre trupe în războiu, nu numai că ne măguleşte, dar ne oţeleşte pentru viitoarele lupte.

Iar asigurarea dată de domnul comandor aviator Popovici Lucian, vine să întărească atitudinea de luptă a bravilor noştri sburători.

„Vă asigur domnule colonel, a spus domniasa, că decoraţiile ce ne aduceţi în numele Führerului Adolf Hitler vor fi purtate cu mândrie şi demnitate şi că sburătorii noştri au deplină încredere în victoria finală". Ei vor lupta şi în viitor cu avânt sporit, până ce va fi lichidat cel mai puternic duşman — nu numai al nostru, ci al omenirii întregi, care ameninţă libertatea popoarelor".

Reţinem şi subliniem cu entuziasm afirmaţia luptei până la victoria finală, precum şi dârza hotărîre de a distruge duşmanul comun dela Răsărit.

Suntem siguri că sburătorii escadrilelor aflate dincolo de Nipru, sburători cinstiţi azi cu insemnele marelui ordin de război german, vor aduce la întreagă împlinire, mărturisirea de credinţă a comandantului lor.

Noi, de aici, le vom înregistra şi de acum înainte, avântul şi victoriile.

A DOUA INVIERE

(urmare din pag. 5)

— Şi tu, călăreţule, ai escadrilă de bombardament? De Heinkel, măi?!?

Numai mie nu-mi dau doctorii voe să-mi reiau antrenamentul. Vocea îi slăbea şi sufletul i se topea în priviri.

— „Aşi da totul înapoi".

Şi parcă ar fi vrut să spună şi „vederea".

Setea de sbor îl dogorea.

Umbla zi şi noapte, bătea la toate uşile şi nimeni nu-l înţelegea.

— „Vei pierde iar vederea omule!".

„Noi nu putem garanta dacă nu-ţi revine orbirea într'un sbor".

Şi trecea vremea şi acelaşi om bătea cărările spre văzduh. Parcă îl chema moartea acolo, în aer, o moarte de care numai sburătorii se pot îndrăgosti.

Clopotul primejdiei a spart liniştea văzduhurilor.

Ne-am împrăştiat cu toţii aşteptând lângă avioane să ne luăm sborul la inamic.

In prima zi de răsboi m'am gândit la „Gili" şi la doctori, de-or fi fost îndurători cu el, să-i deslege blestemul: „oprit dela sbor".

Vânturile ne-au dus până peste marea Azovului.

Era o zi caldă de Octomvrie şi citeam însetaţi pe ţărmul mării la Stepanowka, lista sburătorilor decoraţi cu „Virtutea Aeronautică".

Printre aceştia l-am găsit pe Gili şi m'am renăscut.

Sbura?!? unul dintre camarazi m'a pironit cu privirea.

Intrebarea mea era nedreaptă.

La glasul de desrobire al pământului, sufletul de sburător al lui Gili ţâşnise ca un vulcan, spre albastru.

Acolo, sub cutele zării, se amplificau în mii de ecouri chemările adevărului ce-l stăpânea.

Venise în ţară, însă meseria de inginer mobilizat în fabrici de avioane, nu era aceea ce se plămădise din aluatul dospit în cântul aripei. A părăsit-o strecurându-se iar în rândurile noastre.

Comanda unei escadrile de legătură, a fost cea mai vitregă propunere şi a călcat-o păşind cu dârzenie spre o escadrilă de vânătoare.

Acolo i se părea sufletul mai larg şi desrădăcinarea de lut un vis fără sfârşit.

Omul îşi trăia aevea iluzia de ieri.

Totuşi nu mi-l puteam schiţa în gânduri ca luptător. Intrecea închipuirea.

Doream să mă reîntorc în ţară, să-l găsesc printre vânătorii dela „Troia", aşa cum spuneam noi Odesei şi să-i reamintesc de ce-i spuneam odată fără să cred nici eu: „Vei sbura".

Da; şi acum orbul sbura la rând cu noi, ba mai bine.

In toate misiunile voluntare doar el. Şi nu ceda niciodată până nu i se da deslegare. De abia atunci părea mai potolit; altfel, se sbătea ca un vultur între gratii.

O zi, o clipă nu-şi găsea astâmpărul şi sbura cel mai rapid avion de vânătoare, fără să orbească.

Aşa vroiam să-l vedem pe Gili, dar atacul Crimeei nu ne-a îngăduit să venim la „Troienii noştri", iar când am venit să-i strângem mâna orbului pentru căderea Troiei, i-am găsit doar umbra printre cei ce aşteptau a doua Inviere.

Grupul lui de vânătoare era un suflu, era un imn; acela din ajunul căderii Odesei, când orbul plecase.

Şi plecase tot în negură. Pâcla aproape lipită de pământ nu îngăduia aviaţiei de informaţii, sborul.

O sondă dela grupul de vânătoare „Puiu". Comandantul grupului, mic şi vioi, îi învârtea pe toţi sburătorii în iureş de horă şi niciodată nu se spunea sbor ci „sburăm".

— Cine merge în recunoaştere în portul Odessa şi spre terenurile de aviaţie?

Toţi s'au năpustit ca prigoriile însetate la ciutura fântânei dar, unul singur avea un pas mai înainte:

„El". Cu fruntea plecată în jos şi ochi privind în sus spre sprâncenele în formă de V, lăsa colţul gurei în surâs de speranţe.

Sigur, orbul, doar el putea să vadă şi prin ceaţă.

Comandantul l-a privit, l-a măsurat încă odată şi i-a spus:

„Du-te!".

Şi s'a dus, urmat de coechipierul său.

Antena îl urmărea.

Informaţiile radio se accelerau. Toţi ascultau şi le urmăreau cu nesaţ.

Deodată muţenie şi un văl de umbre ca acela al înserărilor de Octomvrie, i-a învăluit pe toţi.

Amuţise. Aşteptau cu toţii ascuţindu-şi urechea la fiecare vibrare a zărilor.

— Vine!

Un avion!

Coechipierul lui Gili se întorcea singur. Aceasta n'a putut spune nimic şi nimeni nu mai îndrăsnea să întrebe.

Toată noaptea întreg grupul a stat de straje, gata să-i aprindă focul. Şi-l aşteptau doar, doar, va pica de undeva din văzduh, şi'n jarul sufletului lor scânteeau privirile orbului.

L'aşteptau, iar el întârzia. Când l-au găsit, orbul era şi mut, dar era în rândurile lor, sbura cu ei şi peste ei muritori de rând ce încă mai aşteaptă a doua Inviere.

C. CORABU

ONOAREA ARMATEI
ONOAREA ȚĂRII

Un sburător care a luptat pe frontul antibolşevic, ne trimete la redacţie acest articol, căruia îi facem loc în coloanele noastre.

Nelipsită de cuprinzătoare şi legitimă semnificaţie, în ziua de Joi 19 Martie 1942, în aula Facultăţii de Drept din capitala ţării, a avut loc o mare întrunire a clerului şi a corpului didactic.

In timpurile acestea de neobosite străduinţi pentru trainica fixare a noui ordine spirituale, naţionale şi politice, a statului nostru, nimic mai firesc.

Biserica şi Şcoala, instituţii esenţiale de viaţă ale unui stat, respectând o îndepărtată tradiţie, au făcut un popas de chibzuire, de strângerea rândurilor.

Tot firesc a fost amestecul şi cuvântul oficialităţii.

Prin înaripata şi creatoarea tinereţe a primului său sfetnic, Conducătorul a încredinţat, vibrant, inedite percepte din catechismul de renaştere al României de mâine.

Noi, care purtăm o armă la umăr, nu putem fi înregimentaţi azi şi în acest front interior. Ii chezăşuim însă acţiunile, lupta.

Două lucruri ne-au oprit totuşi cu luare aminte: apropiata scadenţă a drepturilor noastre sfinte de reîntregire şi lămurirea unei tăceri.

E ELEMENTAR DE ŞTIUT CĂ TĂCERILE SUNT ÎNTOTDEAUNA PRELUDIILE MARILOR IZBUCNIRI, ALE MARILOR ÎNFĂPTUIRI. Din prea senin se înfiripă furtuna. Numai cel slab, acel ce trebuie să piardă în faţa imanentei justiţii ţipă şi se tângueşte.

Legea disciplinei noastre nu cunoaşte explicaţia, factor predominant. Tăcerea a fost prielnică sufletului nostru, îmbietoare de datorie, cu voluntară jertfă de viaţă.

Onoarea unui ofiţer însă sclipeşte pe tăişul unei săbii întinse.

Onoarea unei Ţări în bravura armatei sale.

Când ea însăşi e în joc, tăcerea nu-şi mai are nici rol, nici tâlc. Misiunea ei încetează.

Acelui neam veşnic cu providenţiale meniri şi inedite înrudiri i-o datora mult civilizaţia. Poate tot atât, cât datorăm noi honvezilor desrobitori...

Dar, ziarele maghiare a precizat D-l Prof. Mihai Antonescu vice-preşedintele Consiliului de Miniştri „VORBEESC DESPRE DEZERTĂRILE SOLDAŢILOR DE PE FRONTUL ROMAN ŞI DESPRE DEZERTĂRILE AVIATORILOR NOŞTRI".

Insolenţa a trecut dincolo de cea mai largă îngăduinţă.

Şi într'un braţ de lemn ar sări o spadă.

E prea mult pentru onoarea Ţării. O neiertătoare impietate faţă de ostaşii noştrii de pe pământ şi din aer, faţă de ostaşul lor, de morţii unor armate înfrăţite într'o mare luptă pentru o aceiaş cauză.

Din nou peniţa cu venin a eternului Israel.

Un trecut nu prea îndepărtat păstrează vie amintirea unui marş vijelios, care a ferit centrul Europei de spectrul comunismului.

De-aci zvârcoliri şi stropi de venin.

Drumul îl ştim.

Ordin, Mareşale Conducător !...

Ostaşii şi sburătorii tăi, vor fi iarăş gata !...



SUBLOCOTENENTUL
Gaston Dan

PRIETENUL meu din copilărie !

Ii văd şi acum ochii mari în adâncimea cărora se sbătea — ca prinsă la răscruce de vânturi — chinuita flacără a unui ideal pe care nici o furtună din lume nu ar fi putut-o stinge !

Il cunoşteam bine, era bun de copil, o bunătate care îmbrăca toate formele de gingăşie şi nuanţele delicateţei. Avea arta rară de a găsi cuvântul just şi gestul precis de mângâierea unei suferinţe.

Trecând în adolescenţă, curăţenia inimei, i-a păstrat seninătatea chipului. Din structură aristocratică a feţei se desprindea — ca să nu le mai poţi uita — privirea şi surâsul omului care nu a jignit niciodată !

Avea caracteristica entuziaştilor ; se prăbuşea de pe culmi de speranţă, în adâncuri de deznădejde, din care însă se ridica singur. Nu ştiu dacă cineva l'a ajutat în faţa vreunei greutăţi morale, pentrucă avea — împinsă la extrem — pudoarea intimităţilor sufleteşti.

Aviaţia i-a apărut, cale firească. Simţea nevoia să-şi pună permanent bravura la încercare, ea fiind hrana zilnică a unui suflet de elită.

Cinci luni — cât a durat şcoala — a fugit de acasă în zori coborând dela etaj, cu ajutorul cearceafurilor înodate pentru a nu da de veste părinţilor.

Instinctiv, a descoperit în aviaţie tot ce poate mulţumi un suflet ales: o şcoală a voinţei, un altar al renunţărilor, dar şi singura posibilitate de a nu fi desamăgit — svârlind o punte spre micimile omeneşti.

Era mândru de aripile româneşti, o mândrie pe care o socoteam adesea trufie tinerească, faţă de formidabila reclamă a aviaţiei ruseşti. La ultima noastră întâlnire, câteva zile înainte de a pleca la luptă, pe când discutam aprins l-am întrerupt rugându-l să fie prudent. S'a uitat la mine nedumerit şi mi-a răspuns : „Dar ce contează o viaţă de om?".

A căzut la 27 Iunie într'o luptă aeriană, pe când însoţea un bombardament, dar după ce doborâse 2 avioane inamice.

Imaginea lui va rămâne pentru mine, modelul tineretului şi icoana Patriei, căreia îi semăna : blajin dar dârz, mândru, fără îngâmfare, vesel, cu o urmă de melancolie.

Astăzi câţi dintre noi nu purtăm astfel în suflet — spartă în mii de cioburi — oglinda copilăriei noastre din care se resfrâng în mii de chipuri, ca să ne chinue, vesele amintiri...

M. T. *)

---

*) Colaboratorului nostru anonim — sburător desigur, în orice caz ca sufletul — îi mulţumim cu recunoştinţă pentru admirabilele rânduri trimise. Ele traduc nobleţea unor sentimente de minunată prietenie şi suferinţă tainică — şi cu atât mai sfâşietoare — a unei dureroase despărţiri.



adunați să se joace în iarba verde. Avioanele vin de sus, aterisează și se opresc aproape de grup, parcă ar voi să spună bună ziua și iar pleacă, decolând. Fiecare grup are avionul său: patru grupuri patru avioane și fiecare avion cu instructorul și un elev la bord. Instructorul stă în locul din față și elevul în cel din urmă; sboară în dublă comandă. După ce vine de 3—4 ori jos, aterisând și decolând astfel, elevul coboară și altul, dinainte orânduit, îi ia locul, pentru ca avionul să plece mai departe în dute-vino.

N'am putut bănui că școala practică de sbor stă în acest dute-vino, în decolări și aterisări. Imi părea de-a-dreptul comică această perindare de avioane, cari coborau ușor din aer, fiecare spre grupul respectiv; se așezau cuminte pe pământ de păreau că au viață proprie, fugeau puțin alunecând pe iarbă ca niște gâscani cari se reped după un dușman, și se opreau învârtind calm elicea. Deodată, apoi, elicea pornea ca o sfârlează ce făcea în botul avionului un cerc străveziu; sgomotul era vioi, ca de mitralieră în tragere continuă și, după o clipă, avionul se repezea cu aripile încordate înainte, parcă. Alerga un timp pe pământ după care se desprindea luându-și sborul, întocmai ca o pasăre. Totdeauna mă emoționa desprinderea de pământ a avioanelor. Când le vedeam pornind spre decolare — socoteam în adâncurile mele că totuși s'ar putea să nu se ridice — îmi părea un lucru prea omenesc această mașină minunată ce se mișca pe sus ca o ființă sburătoare. Fiindcă în nimic nu se aseamănă mai mult un avion cu o pasăre de cât atunci când se așterne pe pământ, aterisând, și atunci când se desprinde luându-și sborul. Minunea sborului uman în aceasta stă.

La grupul unde m'am oprit pentru întâia oară, elevii așezați pe iarbă își așteaptă rândul cu calm. Mi se pare prea calmi față de atâta nerăbdare ce știu că am acumulat în timpul de când țin să ajung aci.

Aproape nici nu vorbesc, atât sunt de leneviți în bătaia soarelui pe câmpul verde, cum poate fi numai la acest sfârșit de Maiu. Când și când câte unul mai curios atrage atenția la sbor. Sunt străin de tot lângă ei și de viața lor de aci. Vaga cunoaștere dela cursurile teoretice nu mai poate avea acum de cât justificarea prezenței mele, mai ales că în timpul acestor cursuri n'am legat nicio cunoștință mai apropiată. Mai de departe, această dulce lenevire a elevilor nu se ghicește din pricina imensității în care sunt afundați și a decorului viu, înconjurător. Totul pare, de altfel, de o nespusă liniște specifică; este o liniște, ca să zicem așa, activă. Lăsând la o parte sgomotul avioanelor care umplu văzduhul cu muzica lor zorită, totul pare tihnit. La capătul aeroportului, în apropierea noastră, trece șoseaua națională cu circulație de furnicar; câteva coșuri de fabrică fumegă mai încolo, iar ceva mai departe, la scurte intervale, se succed trenuri cari vin și pleacă dela gară. In cealaltă lature a câmpului e un adevărat șantier de lemnărie albă; se ridică schelăria construcțiilor noului aeroport, căci e nou câmpul acesta de sbor. Intr'un capăt al său încă mai paște o turmă de oi, străjuită de ciobani cu saricile pe un umăr. Sgomotele acestei împrejurimi ajung însă estompate la noi. Se aud atât de puțin, încât toată aceastâ mișcare ți se pare pe pelicula unui film mut. Imensitatea câmpului verde, proteguită de cupola albastră a cerului, pune barieră între stridența mișcării de metropolă și noi cei confundați aci, în această lume de nerăbdare și beatitudine. E neînchipuită liniștea și răcoarea ce se poate gusta în această margine de oraș sbuciumat de sgomotul haotic al „centrului".

Fusesem trimis la „punct" de șeful școalei de pilotaj care stătea la o masă improvizată în marginea terenului unde se sfătuia cu un coleg comandant al altei școli, când mă prezentasem. Șeful școlii, căpitan aviator în rezervă, provenit din cavalerie, era un om înalt, subțire, aproape slăbănog, cu fața uscățivă puțin prelungă, arsă de soare, și întunecată uneori de o barbă cam nerasă la vreme; fața aceasta îi era impunsă de doi ochi cenușii cu străluciri oțelii abia simțite, mai caracteristice când privea în zări după avioanele sale. Părea mult prea cernit și mult prea puțin căpitan. In haine civile, l-ai fi luat mai curând un conducător de lucrări technice... M'a întrebat, aproape cu indiferență:

— De ce ai întârziat atâta prietene? Ceilalți au ajuns la 50—60 de duble.

— Motive personale, domnule căpitan, m'au împiedecat să încep sborul odată cu camarazii mei...

— Du-te la „punct"... la terminarea programului vii la mine...

Niciodată, la lecțiile teoretice, nu ni se vorbise de „punct". Eram destul de mirat, fiindcă nu puteam pricepe ce anume ar putea fi numit „punct". Mi se vorbise despre orice dar „punctul" nu fusese discutat.

PUNCTUL



Imi fusese oarecum greu să iau contactul cu aerodromul. Prezentarea într'o situație nouă mi se pare cel mai anevoios lucru ce l-așì putea face, de când m'am pomenit. Ori, teama de a nu păși ridicol pe câmpul de sbor mă obseda acum... De sigur, aci toți cunoșteau ce este „punctul" și naivitatea unei întrebări li s'ar fi părut potrivită pentru râs. Mă învârteam încolo și încoace fără să iau o hotărîre. Un ajutor mecanic, care trecea prin fața mea, l-am socotit nimerit să mă îndrumeze.

— Ești bun, dumneata, să-mi spui la ce punct să mă duc?

Mânca semințe. A scuipat coaja ce o clepănea între dinți, a vârît mâna în buzunar scoțând altă sământă, zicând:

— Pe cine cauți?

— Pe nimeni, sunt elev aici.

— Păi, la ce punct sunteți? (E mai deferent acum).

— Am venit pentru întâia oară. M'a trimis domnul căpitan la punct, unde trebue să stau până la sfârșitul programului.

— Du-te și dumneata la punctul ăla, din margine... răspunse mecanicul scuipând altă coajă de sământă în direcția primului grup, unde tocmai aterisa avionul. (De altfel „punctul" se cere să fie unde se presupune că avionu trebue să atingă pământul la aterisare și locul de unde decolează).

Astfel am priceput că aceste îngrămădiri de elevi piloți așezate din loc în loc, la distanțe potrivite, pe mijlocul terenului, pot fi „punctele".

In felul acesta am ajuns aci unde privesc cu mare curiozitate cum decolează și aterizează avioanele, când la un punct, când la altul. Le urmăresc vrăjit, căci am fost la meeting-uri, am călătorit cu avioane de transport, am văzut deci multe plecări și sosiri de asemenea păsări, dar nici când nu mi s'au părut atât de interesante. Aveam impresia că am intrat într'o uriașă uzină, unde fiecare rotiță se învârtește cu scop bine determinat; aci însă cu o independență și o luminozitate largă ce o deosebeau definitiv, părând și un fel de joacă. Fiindcă avioanele acestea simple și cu carlinga deschisă, cu fuselajul subțire și aripile mult prea mari, mi se propiaseră de suflet, venind eu la ele, dar fără să le cunosc; fiindcă funcția lor pe acest câmp apărea în acest moment o necunoscută care mă depășea. Aveam o crudă sfială a începutului, care mă tortura, împotriva dorinței fierbinte ce mă îndrumase aci.

— Uite ce „placat" vine ăla, spuse un băiețaș care nu putea avea mai mult de optsprezece ani, căci de abia îi mijia un ușor puf alburiu la mustăcioară. Arăta avionul „punctului", care din cauza manevrei prea pronunțată a manșei, se lăsa spre pământ greu ca un bolovan cu toată suprafața la orizontală.

...Na! că a pus mâna instructorul!... continuă tot el.

— Tu ai făcut un aterisaj „uns", Sabopol! zise unul mai în vârstă și oarecum spân, cu ochi vii jucăuși și care parcă nici nu luase seama la incidentul de sbor semnalat de coleg.

— Eh, parcă, l-a făcut el... Era doar și instructorul în avion.. zise altul răutăcios.

— Ce mă, îți pare rău că te-a dat jos de pe avion din cauză că ai făcut bonturi, de-i zici așa? îl încolți altul.

— Pfuuui! aoleo, ce bonturi... ia uitați-vă fraților se repezi altul, arătând avionul care făcea pe câmp adevărate sărituri de lăcuste.

— Să știți că îl trimite să facă „turul" pe jos, ziseră câțiva în cor...

Avionul făcu un cerc pe iarbă în vâjiit vijelios de motor. După aceea se opri. Instructorul întoarse capul peste parbriz ridicându-se puțin din carlingă. Pe urmă elevul ieși și cobori. Avionul porni spre „punct" și elevul rămase un timp stingher în mijlocul câmpului, apoi, resemnat, porni spre marginea cea mai apropiată a terenului, privind cu grije în partea din care aterisau avioanele, spre a se feri la timp din calea lor.

Când cel pedepsit își termină „turul" (înconjurul câmpului de sbor) care totaliza vreo 4 km. pe jos, sborul se terminase... Elevii piloți au pornit dela punctul cel mai îndepărtat strângându-se la mijlocul terenului, de unde în ordine militărească au plecat cântând, spre locul unde se găsea căpitanul.

PRINȚUL SAHAREI

RISORGIMENTUL înseamnă renașterea poporului italian și deci redeșteptarea năzuințelor imperiale, care își au obârșia în universalitatea Romei. Italia, după împlinirea celor două mari țeluri ale veacului trecut: Unirea și Neatârnarea, trebuia să revină în chip firesc — prin destin, am spune — pretutindeni unde urmele glorioasei sale civilizații tânguiau, și să-și reclădească hotarele până la înălțimea lor de Imperiu.

Monarhia sabaudă, ca și gânditorii și marile căpetenii politice ale Italiei, n'au încetat o clipă nobila lor trudă de a pregăti și netezi calea spre ținta imperială. Pe măsură ce vremea trecea, Imperiul, în înaltul său înțeles latin, devenea mai mult rațiunea de a fi a poporului italian. Pentru a statornici o tradiție începută cu misionarii Credinții, cu oamenii de știință, cu soldații și cu muncitorii, Ducele Luigi de Abruzzi pășește în numele Principilor sabauzi, cel dintâi pe nisipurile arzătoare ale Africei. El a lucrat și a murit aci, iar ca să-și lege opera și mai mult de ideia de Imperiu a cerut, ca o ultimă dorință, să fie lăsat tot aci să-și doarmă somnul fără de sfârșit.

Sub supravegherea acestui neobosit pioner, Ducele Amedeo de Aosta, încă copil, și-a început experiența africană, ca apoi să-și închine întreaga activitate, mai întâi ca ofițer de meharişti și aviator, și apoi ca Vice Rege al Abisiniei și apărător al Imperiului.

Poate nimeni n'a trăit ideia imperială mai deplin ca Ducele de Aosta, care a lucrat fără răgaz pentru măreția Imperiului și tot pentru el s'a jertfit. Trecerea sa în cadrele aviației are un înțeles adânc. Căci spre această armă nu l-au mânat numai virtuțile sale de războinic sabaud, sau înclinația sa fascistă spre acel „vivere pericolosamente" al climatului mussolinian, ci și credința că imperiul trebue să însemne depărtare cât mai mare, și că depărtările nu pot fi stăpânite cu nimic mai bine decât cu această unealtă minunată care este avionul; cu această unealtă care iți îngăduie să fii pretutindeni, să poți trăi întinsele ținuturi și marele ocol al hotarelor unui Imperiu, și să nu simți o clipă depărtarea de Patria Mamă, de unde pulsează limfa vieții tuturor orânduirilor. Ducele de Aosta îmbrăcând haina sburătorilor „Armatei Azzura" i-a adăogat prin gândurile și faptele sale și această semnificație.

La lumina acestui tâlc, marea sa prietenie cu Ducele se înfățișează în toată rodnicia ei și capătă valoarea unui simbol care are ca fundal întreaga istorie a Romei.









1. Ducele Amadeo de A[...] de Savoia.
2. Comandant al mehar[...] Africa.
3. Vice-Regele Etiopiei, [...] ții săi pe front.
4. Comandant suprem a[...] italiene din Africa Ori[...] de vorbă cu soldații [...]

PRIN BARAJUL ARTIL



CONACUL Vigoda N. E. Dalnic. Observatorul il identifică şi-mi atrage atenţiunea; il văzusem strălucind in lumina vie a soarelui. Inaintăm în formaţie strânsă, lin şi sigur, cu soarele în spate. Nici vânătoarea şi nici reacţiune a. c. a. inamică. Astrul ne protejează şi ne asigură surpriza. Ducem în pântecele bombardierelor noastre bombe pentru duşmani. Cu jumătate din încărcătură vom sdrobi rezistenţa inamică dela Dalnic, iar cu jumătate rezistenţa dela Conacul Vigoda.

Observatorul îşi verifică elementele şi aşteaptă aplecat pe vizor, declanşarea primei salve. Celelalte echipaje manevrează strângându-se pe avionul cap, pregătindu-se de atac.

Caut să-mi păstrez avionul la aceiaş înălţime şi viteză, ducând formaţia pe primul obiectiv. Sunt smucit cu avion cu tot, din strânsoarea vitezei în salturi scurte, semn că bombele încep să cadă. O comunicare dură a observatorului: „gata" şi pic către obiectiv cu precizie. Grăbit, observatorul repune elementele la vizor pentru noua viteză şi înălţime, hotărită pentru ultimul obiectiv: „Conacul Vigoda".

În acest timp suntem prinşi într'un uragan de proectile de a. c. a. Trăgătorii din spate ne alarmează; puzderii de explozii în jurul avionului, am fost loviţi de schije în ampenaj, rezervorul din stânga curge. Avionul inaintează nepăsător, înconjurat de





1. Pe o şosea, coloane inamice care, in curând, vor fi aruncate in aer de bombele noastre.

2. Cercetând harta.

3. La întoarcerea din misiune, avionul este atent cercetat de sburători.

4. Efectul unui bombardament aerian.

5) Exploziile bombelor lansate (P. K.)





fumul gros al proectilelor explodate. Se trage dela Odesa — Vigoda — Fomina Balka — Dalnic. Pare că toată artileria antiaeriană inamică s'a concentrat asupra noastră, îndârjită că le-am surprins vigilenţa. Sburăm la înălţimea fixată, observatorul aşteptând liniştit lansarea ultimei salve. In sgomotul motoarelor aud vâjâitul proectilelor, unul, altul şi mereu altele cari se sparg la câteva zeci de metri deasupra noastră.

Le auziţi cum ne cântă imnul morţii? prind vocea calmă a observatorului prin telefon.

Imi revine în minte soarta eroicului echipaj al Lt. Monciu, al cărui avion lovit în plin de un proectil, l'am văzut prăbuşindu-se la pământ, transformat într'o torţă luminoasă.

care nu'i înfricoşează moartea, gândul lor fiind îndeplinirea datoriei către patrie şi victoria aripilor româneşti.

După ce ultimele bombe şi-au luat drumul prin abisul ce ne desparte de obiectiv, ca să scap de loviturile proectilelor înclin repede avionul şi pic. Bombardierul se supunea manevrei, urmându-şi cursa şi brăzdând spaţiul cu viteze tot mai mari. Vitezometrul marchează viteze din ce în ce mai mari. Exploziile proectilelor de artilerie antiaeriană rămân tot mai mult în urmă.

Uf, am scăpat, am avut noroc, se desprinde vocea telegrafistului dela al cărui post se supraveghează tot spaţiul din jurul avionului. Simţeam că înebunesc văzând sutele de proectile ce se spărgeau în jurul meu şi eu neputincios, in-

echipajelor; nici o pierdere, numai avi nele păstrează urmele loviturilor mite. Un sergent trăgător îmi prezi o schije de obuz care se oprise în zunarul pantalonilor de piele. — „ iarba fiarelor domnule comandor, oţelul nu se lipeşte de mine". Toţi haz plini de voioşie şi se întrec în rite. Am trecut printr'un adevărat spune un tânăr sublocotenent; când văzut avionul d-voastră înecat în v'am crezut pierdut, totuşi am urmat d mul d-voastră şi l'am ţinut bine. l-păcălit şi de data aceasta şi am l în plin.

După ce dăm raportul, ne împrăşti fiecare la avioanele noastre,— trebu verificate şi încărcate din nou, pen

IMAGINI DE PE FRONT









1. Obiectivul dușman se deslușește din ce în ce mai bine în vizorul mitralierei dela bordul avionului nostru. (F. R.)

2. Masivele formații aviatice în sbor spre inamic. În curând vor semăna moartea în rândurile dușmane.

3. Iarna pe un aerodrom aliat. Sburătorii se îndreaptă spre aparatele c care vor împroșca moartea în dușmani. (P. K.)

4. De strajă, în gerul cel mai cumplit, tunarii noștri antiaerieni sunt gata să primească dușmanul așa cum se cuvine.

5. Întors din misiune în vârtejul zăpezilor rusești, avionul aliat este oprit de servantul care îl va lua în primire. (P.K.)

6. Servanții avioanelor românești revizuesc motoarele păsărilor de fier cari și de acum înainte, vor da măsura puterii lor de luptă.





O MISIUNE DE S

ERA ora 19,45 şi ultimul avion sosise din misiune de o jumătate de oră. Raportasem prin telefon rezultatul misiunei şi acum întrucât nu se mai întrevedea vreo misiune pentru această zi, camarazii, unii jucau table, alţii se plimbau prin faţa corturilor instalate în marginea terenului şi chiar în grădinile din satul apropiat, cari ofereau un foarte bun camuflaj.

Imi orânduisem lucrările de biurou şi acum în aşteptarea mesei disputam o partidă de table.

Sună telefonul. Comandantul escadrilei, cpt. av. Anca Romeo, îmi ia înainte fiind mai aproape.

Când ese din cort îi citim pe faţă oarecare îngrijorare. Se uită la ceas şi priveşte cerul. Cheamă personalul navigant şi întreabă: „Cine se oferă să execute o recunoaştere — sondă, pentru a descoperi dacă ruşii se retrag sau nu?". Toţi ne uităm la ceasuri: 19,45. Cerul senin.

O misiune foarte grea. In primul rând că nu putem decola mai înainte de orele 20. Ajungem în zona Giurgiuleşti-Reni după un timp aproximativ. La 20,30 era aproape întuneric... Apoi o aterizare noaptea după orele 21, pe un teren bun, e drept, era prea riscantă.

Mă decid:

„Eu plec în misiune".

„Cine merge cu mine ca pilot şi cine ca mitralior?".

Se oferă adj. av. Duţă Alexandru şi serg. Chiş Ştefan.

In timp ce-mi pregătesc misiunea pe hartă, pilotul se ocupă cu pornirea avionului. Comandantul escadrilei spunându-mi să fiu precaut, îmi dă totodată şi ultimile recomandaţiuni. Vine şi pilotul: „gata d-le căpitan". Comandantul escadrilei ne face cunoscut felul de luminare al terenului de aterizare la înapoere.

Orele 20. Decolarea.

Observ că pilotul nu ia înălţime. Mă ridic de pe scaunul meu şi strig: „Ia înălţime să mă pot orienta". — „D-le căpitan, mergem aşa jos, pentrucă eu cunosc foarte bine terenul. Am făcut garnizoana pe aproape. Eu vă scot la Giurgiuleşti". — „Bine", răspund eu. Cunosc bine pe acest sburător. Serios, inteligent şi foarte disciplinat. Se d[illegible]uge printre camarazii săi. Am sburat de multe ori c[illegible] şi m'am convins d[illegible]posibilităţile lui. Am încredere în el.

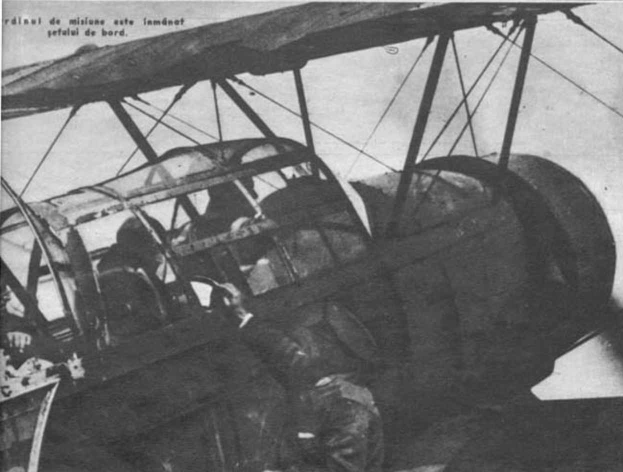
Sburam „la firul [illegible]erbii" d[illegible]ect spre Giurgiuleşti. Strâng harta şi o pun în buzu[illegible]l combinezonului. Nu am ce face cu ea. Sunt atent la busola mea, pe care o confrunt cu a pilotului. Din când în când strig la el să se ridice mai sus. Am impresia că ne isbim de vr'un copac. Soarele dispăruse. Amurgul lua loc zilei. Dinspre apus, o dungă roşie trimetea raze, înmuind vârfurile copacilor în sânge...

Deodată, în faţa noastră apare lacul Brateş. Eu nu mai sburasem în această direcţie şi nu ştiam ce este. Scot harta, mă lămuresc. Pe malul celălalt se vede satul Giurgiuleşti. Nu mai este timp de luat înălţime. Dealtfel întunericul era accentuat, astfel că dela mare înălţime nu vedeam nimic şi puteam fi şi expuşi.

Atunci ne hotărîrăm: sonda o facem la firul ierbii. Emoţia este puternică. Strig din nou la pilot: „mai sus". Am impresia că atingem apa Brateşului cu roţile.

Mă uit către Galaţi. Il văd. Caut să disting Brăila.

Inima mi se strânge. Acolo am soţia şi copilaşii mei. Ei nu bănuesc că tăticul lor înfruntă acum, la mică depărtare de ei, o misiune de sacrificiu. Se va mai înapoia oare?


rdinul de misiune este înmânat şefului de bord.

RIFICIU

Pe mitralior aproape îl uitasem. Strig la el să tragă atunci când îi voiu spune eu. Giurgiuleştii. Orele 20,39. Sburăm deasupra caselor la 5—10 metri. Privesc cu insistenţă străzile; nimic. Pare mort. Trecem vijelios de Giurgiuleşti. Nici-o mişcare pe şosele. Absolut nimic. Adică să fi plecat ciolovecii ?

Motorul sforăe nervos. Este aproape în plin. Pilotul atent şi de o hotărîre care mă înfioară, priveşte drept înainte şi-şi pilotează magistral avionul. Il admir.

Eu nu mai am astâmpăr. Privesc în toate părţile, întorcând capul scurt să pot cuprinde cât mai mult teren cu privirea, în fuga neobosită a avionului.

Iată Renii.

...Dar înainte de-a ajunge la Reni, în marginea lui, în nişte grădini, privirea îmi este atrasă de zeci de corturi uniforme, unele cu portiera închisă, altele cu portiera deschisă. Erau mai bine de 50—60. Printre ele o mulţime de soldaţi cari fug în toate părţile. Strig la mitralior: „trage".

Pârâitul mitralierei începe.

In acest moment însă, din toate părţile se văd gloanţe, trasoare alergând spre noi.

Fac semn pilotului să meargă spre dreapta. Avionul virează scurt şi-şi începe dansul legănându-se când spre dreapta când pe stânga, pentru a se feri de miile de gloanţe trasoare cari roesc în jurul lui.

Balansul avionului e din ce în ce mai mare. Abia mai mă ţiu. Cu mâinile pe arcada scaunului pilotului, aştept loviturile.

Trecem Dunărea şi intrăm tot la firul ierbii deasupra frunzişului şi sălciilor din baltă.

Privesc spre dreapta. Un joc de artificii aşa cum numai la cinematograf am mai văzut. Toţi acei licurici roşii — ucigători — converg spre avionul nostru. Aud câte un „plici" şi mă cutremur. Sunt gloanţele cari lovesc avionul. Ce ne apără pe noi să nu fim loviţi de roiul de gloanţe ?

Acum virăm spre Galaţi.

E întuneric deabinelea.

Exact din locul unde se varsă Prutul în Dunăre, descoper o baterie de A. c. A. care trage cu furie în avionul nostru. Limbile de foc se prelungesc spre noi ameninţătoare. Vor să ne atingă cu suflarea lor ucigătoare, dar nu isbutesc. Suntem la circa 1000 m. de acea baterie.

Strig la mitralior să tragă în ea.

Avionul sboară în zig-zag deasupra luciului apei.

Privesc pilotul. Are aceeaşi înfăţişare îndârjită.

Mitraliorul trage de zor.

Scăpaţi! Trecem din nou Dunărea. Avionul saltă puţin şi trece dincolo de malul Dunării. Mă aşez pe scaun şi cu capul pe arcada geamului pilotului, privesc spre Brăila, pe care o văd vag, sau mai bine zis o simt. Copiii mei dorm, sau poate, „soldăţelul lui tăticu" se roagă alături de mămica lui... „Doamne fii cu el şi adu-ni-l înapoi".

Imi aduc aminte că trebue să lansez semnalul de recunoaştere, altfel riscăm să fim doborîţi de ai noştri. Trag rachetele pe fereastra avionului.

Rachetele pornesc în sus şi spre stânga avionului ca nişte stele, urcă, apoi după o uşoară ezitare coboară într'o curbă elegantă desprinzându-se acum în câte trei stele cari se depărtează unele de altele în coborîre, apoi se sting una câte una, înainte de-a atinge pământul.

Barboşi. Lansez şi aci rachetele.

Noapte.

Ajungem acasă.



Vedem şi farurile puternice ce ne aşteaptă. Un viraj deasupra aerodromului din care nu se vede decât marginea unui sat, paralel cu care va trebui să aterizăm.

Pilotul reduce motorul şi intrăm pe panta de aterizare.

Pilotul cu un maestru îşi aterizează avionul chiar pe dunga de lumină.

Strig felicitări pilotului. El râde şi dă din cap.

Ne dăm jos din avion.

Comandantul, cu toţi camarazii piloţi observatori şi mitraliori ne întâmpină fericiţi că am sosit.

Dau raportul comandantului.

La grădinile Reni un bivuac de 50—60 corturi. Mulţi soldaţi alergând în toate părţile. Au fost mitraliaţi.

La punctul unde se varsă Prutul în Dunăre, o baterie de artilerie în acţiune.

La Reni am fost primiţi cu puternice focuri de mitraliere şi tunuri.

La Giurgiuleşti, nimic de observat. Complect pustiu.

Când a auzit comandantul escadrilei că misiunea aceasta am făcut-o „la firul ierbii" a exclamat: — „Nebuni ...dar bravo !"

In cartea istorică a escadrilei a fost trecută : misiune de sacrificiu.

Cpt obs. PETRESCU IOAN

Pe întinsele stepe rusești, în numeroasele insule ale Pacificului, în deșer-ul Africei, dealungul și dea-tul oceanelor, soldații Axei ngenunche forțele duș-mane și fac milioane de prizonieri. Peste tot Axa este birui-toare.





DE CU S

1) Impresii asupra primei misiuni de războiu.

Găsim interesante pentru cititorii revistei noastre răspunsurile date la această întrebare de către domnii:

CPT. AV. MINTUŢĂ MIHAI:

Clopotul anunţător de adunare şi pregătire pentru plecare în misiune, intrase în funcţie. Domnul comandant al grupului îndeplinea întotdeauna acest serviciu, după cum am putut constata ulterior. Venit de câteva zile pe front din Germania, toate privirile se îndreptau asupra mea, întrucât făceam parte din echipajele cari trebuiau să plece în misiune. Se executa o misiune de bombardament cu întreg grupul asupra oraşului Grigoriopol. La ora 10,30 se ordonase decolarea.

Misiunea a fost foarte uşoară, întrucât obiectivul se găsea pe malul stâng al Nistrului, nefiind atacaţi de vânătoarea inamică iar artileria antiaeriană era slabă.

A fost prima misiune, executată pe front.

2 Sept. 1941.

Timpul prevestea o vreme rea. Nori cari se adunau din ce în ce mai mult, mai denşi şi mai groşi ameninţau să plouă.

Clopotul începuse să sune strident sub bătăile cât mai dese ale domnului comandant al grupului.

— „Echipajele gata de plecare imediat, întrucât ordinul a sosit cu întârziere.

Obiectiv principal, gara de mărfuri Odesa, secundar, aerodromul".

Acesta a fost ordinul şi printre echipajele care trebuiau să execute această misiune, mă găsiam ca pilot în capul formaţiei, având ca observator pe căpitanul Mateescu Ştefan. Deasupra aerodromului de vânătoare a trebuit să sparg plafonul. După o rachetă de semnalizare, 4 I.A.R. 80 îşi luară sborul şi în câteva secunde au fost lângă noi. Ne îndreptăm către obiectiv sburând pe deasupra norilor la 3000 m. După trecerea Nistrului cerul era complect senin şi pentru a cădea oarecum prin surprindere, am făcut un viraj la dreapta ca să apărem dinspre mare, la obiectiv.

Mai sunt câteva secunde. Speram că am surprins pe inamic. O pânză de proectile la câteva sute de metri se arăta ameninţător în faţa noastră ca şi cum ar fi spus: „Pe aicea nu se trece".

Condus de înalta datorie de a executa misiunea în întregime şi urmat de celelalte cinci avioane, mă avânt ca un vultur când îşi vede prada şi câteva clipe mai târziu bombele încep să cadă uşurând sarcina avionului care acum caută să-şi facă drum printre sutele de proectile ale artileriei antiaeriene şi gloanţele luminoase ale mitralierelor, care treceau ca nişte săgeţi pe lângă avion.

Pe tabloul de bord se află o iconiţă protectoare, spre care se îndreptau ochii plini de încredere ai întregului echipaj.

Suntem salvaţi. Mă gândeam la restul echipajelor.

Un tur de orizont şi printre gloanţele proectilelor artileriei antiaeriene cari păreau ca un roi de albine, un avion în flăcări al cărui echipaj: obs.: lt. Constantin Mircea, pilot: adj. şef. Anițoaia D-tru, mecanic de bord: serg. Dumbravă Stelian, radiotelegrafist serg. Vâlcu Gh. şi mitr. serg. Ştefănescu Ioan, au fost jertfă eroică a misiunii din ziua de 2 Sept. 1941.

Era întuneric. La aterizare un teu din benzină era parcă lumânarea aprinsă pentru eroii căzuţi la cea mai sfântă datorie.

Datorită numai credinţei în Dumnezeu am putut scăpa cu viaţă pentru a putea duce războiul sfânt până la capăt, cu toate că avionul a fost ciuruit de gloanţe şi schije.

LT. AV. PAIU T.:

Eram de mult pregătiţi pentru evenimentul ce ni se anunţă oficial la comanda flotilei în seara zilei de 21 Iunie 1941. Suntem în războiu cu Ruşii.

Incă din zorii zilei de 22 încep febril pregătirile pentru prima misiune. Fiecare sburător se învârteşte în jurul avionului lui, controlând şi recontrolând dacă totul e pus la punct.

Către ora 10½ se primeşte ordinul de plecare. Avem de bombardat aerodromul Bolgrad. Decolăm cu toată escadrila. Insoţiţi de vânătoare. Ne îndreptăm spre obiectiv. Imediat după trecerea Dunării pe la est de Reni, începe a se zări obiectivul. Ochii fiecărui sburător sunt în toate părţile, fiindcă în orice moment ne putem aştepta, fie la vânătoare, fie la A. C. A. Intrăm pe deasupra Bolgradului, la mică înălţime. Observatorii vizează, iar când suntem deasupra aerodromului începe declanşarea bombelor. Incă dela primele bombe, începe artileria antiaeriană. De pe toate laturile aerodromului se văd flăcări dela gurile de foc, iar cerul se acopere de globuleţe de fum. Deşi sburăm în plin regim, ni se părea că abia ne mişcăm. Minutele ni se păreau interminabile şi nu am răsuflat uşuraţi decât atunci când aerodromul a rămas mult în urmă.

S-LT. AV. ANCU CINCINAT:

O zi de mult aşteptată a fost chiar 22 Iunie 1941 când am primit ordin de a bombarda aerodromul *Bulgărica*. Era ora 10,30 când am decolat. Plin de veselie şi curiozitate, aşteptam desnodământul. Ştiam unde merg, dar nu puteam şti ce este acolo. Trecerea liniilor a fost momentul când cu adevărat am văzut că merg în misiune de războiu. Ajunşi la obiectiv, aveam 100-150 m. Aerodromul era plin cu avioane pe toate părţile. Transformat în totul, uitând că mai trăesc, eram o maşină automată ţinând să las cât mai bine bombele la obiectiv. A. C. A-ul şi vânătoarea inamică ne-au încadrat cât se poate de bine, încât am avut impresia unui infern sau deslănţuirea unei furtuni care nu se mai termină. Au fost clipe grele peste care am trecut deabia când, aterizat, am fost sigur că mai trăesc.

2) O relatare scurtă asupra celei mai grele eşiri la inamic. (luptă aeriană, baraj de A.C.A. etc.)

La această întrebare reţinem răspunsurile domnilor:

S-LT. AV. SERGHIE D. AUREL:

Bang! Bang! Bang! Misiune...

Vom bombarda satul Tartaul... Vom lua vânătoare cu noi. Drumul până la obiectiv îl facem trecând de două ori prin ploaie şi furtună. Piloţii stăpânesc cu greu aparatele — lărgind formaţia. Depăşim Prutul după ce am luat vânătoarea cu noi (opt avioane Messerschmidt). Sub noi se profilează satul Ţiganca, devenit atât de cunoscut mai târziu.

In fine iată şi obiectivul.

Deodată cerul în jurul nostru se albeşte — loviturile sunt din ce în ce mai apropiate — se aud!...

Căpitanul leagănă din aripi — rupem formaţia... Piloţii lucrează pe cont propriu. Virăm la dreapta — picând. Sub noi să pro-



URĂTORII

filează o pădure. 800—600—400 de metri. Deodată zăresc pe un drumeag din pădure câteva autovehicule. Cum eram în picaj — o scurtă vizare şi fac un „lasă tot" în capul lor.

Virăm imediat la dreapta spre Prut. In urmă, un nor de fum gros se ridică din pădure. Lovisem în plin. Ne regăsim lângă Prut, în faţa Ţigăncii, la locul de întâlnire fixat de comandant. Suntem toţi. Intoarcere acasă — voia bună — camarazii ce ne-aşteaptă.

Undeva, în depărtare, se profilează un sătuc pierdut între creste de deal. Satul meu. Bunicul cu mâna streşină priveşte de departe păsările de oţel şi murmură ca'n alte dăţi: „Sunt suflete taică ş'acolo — şă-s de-a noastre, româneşti".

S-LT. AV. PERA FILON:

Cea mai grea dintre misiuni a fost bombardamentul căii ferate la sud de Veselikut. Reacţiunea A. C. A.-ului inamic a fost extrem de puternică atâta la dus cât şi la înapoiere. La înapoiere n'au incadrat atât de bine, încât am scăpat ca prin minune şi mai ales, datorită abilităţii de manevră a pilotului.

S-LT. AV. ANCU CINCINAT:

Printre alte misiuni grele, cea mai grea a fost bombardarea portului Odessa, la 10 Aug. 1941 ora 6 dimineaţa. Ştiam că A. C. A-ul este formidabil şi nu ne va fi plăcut, totuşi am speculat intrând cu soarele în faţă. In momentul bombardării am fost încadraţi de A. C. A. Bombele au fost lăsate chiar în port. Avionul nostru a avut 15 găuri, dintre care două mari, în bordul de atac.

LT. OBS. GURUIANU N. AUREL:

Misiunea: reglaj de artilerie la sud Gildendorf.

Echipagiul anterior reglase tirul asupra bateriei inamice, situată la nord-est de Gildendorf, reuşind să incendieze muniţia.

Din cauza fumului, nu puteam observa tragerile asupra bateriei mele şi atunci am cerut prin radio, artileriei amice, să nu mai tragă de oarece voi merge deasupra Mării, de unde înapoindu-mă, după cum bătea vântul, să observ tragerea.

Ajuns deasupra Mării Negre, admiram focul ce pârjolea bateria inamică şi felicitam prin radio, artileria noastră, pentru această ispravă minunată, când deodată mitraliorul de bord mă trage de spate şi-mi arată patru muşte ce veneau spre noi, de la Odessa. Erau patru „Rata".

Arăt şi pilotului cele patru „Rata" şi-i fac semn să pice.

Picăm cu 400 km. la oră, totuş „Moş Costache" este prins picând în rafalele celor patru „Rata".

Aud o pocnitură şi văd pilotul palid, privind înapoi. Un glonţ îi trecuse la câţiva centimetri de nas.

Ajunşi la 20 m. de sol, luând-o pe o vâlcea, cele patru „Rata" nu ne pot urmări.

3) Câteva rânduri despre cea mai deosebită misiune executată pe front (întâmplări neprevăzute, reflexii umoristice ale echipajului, etc.)

Iată ce răspunsuri obţinem dela domnii:

Aceiaşi importanţă o prezenta şi pentru noi, ... greutate în intâmpinarea A. C. A-ului masat, care ne aştepta ca hienele pentru a ne extermina. Cu toată îngrijorarea băeţilor, misiunile se executau normal sfidând moartea ce ne-o improşcau duşmanii prin artileria antiaeriană.

4) Câteva rânduri despre un camarad căzut la datorie.

La această întrebare, răspund impresionant domnii:

S-LT. AV. ANCU CINCINAT:

Ziua de 20 Aug. 1941 se soldează pentru escadrila noastră cu doborîrea unui avion de către vânătoarea inamică. Spectacol neplăcut să vezi cum din moment în moment, un camarad de alături va fi doborît de două „Rata". Erau plasate în spatele avionului în unghi mort pentru ai noştrii şi trăgeau cu ferocitate şi duşmănie. După câteva minute, văd avionul camaradului nostru aterizând în flăcări. Mitraliorul serg. Mierlan C-tin a fost împuşcat de sus. Maestrul Stoicescu Ranette, unul dintre cei mai buni maiştri, îşi găseşte moartea eroic pe câmpul de luptă. Tristă a fost vestea cu pierderea acestor buni camarazi din mijlocul nostru...

LT. OBS. GURUIUNU N. AUREL:

Băeţii cei mai frumoşi din escadrilă, formează echipajul: lt. Stănescu Valentin observator, adj. av. David Andone pilot şi sergent Marian Aurel, mitralior de bord. Un oltean, un moldovean şi un ardelean.

Intr'o după amiază, echipajul lt. Stănescu pleacă în prima misiune.

După timpul necesar misiunii, zadarnic l-am aşteptat. Nu s'au mai înapoiat după 2-3 zile, aşa cum se întâmplase cu alt echipaj, tot de la noi.

Această întâmplare a aruncat zăbranic pe sufletele noastre, pentru cei mai tineri şi frumoşi dintre noi.

5) Ceva despre cea mai veselă zi petrecută pe front.

Iată ce răspunde la această întrebare domnul:

LT. OBS. GURUIANU N. AUREL:

Lt. Danielescu şi s-lt. Catănescu, trimişi să aducă un membru al echipajului unui avion rus de bombardament, doborît lângă noi, nu reuşesc să-l aducă, deoarece le-a luat-o înainte un maior de jandarmi.

Pentru a nu veni mofluzi înapoi şi să ne păcălească, iau un flăcău din sat, îl îmbracă în costumul rusului şi-l aduc cu maşina, invitându-l să nu scoată nici o vorbă.

Ii dăm noi ţigări, ciocolată şi rom.

Fie că nu-i plăcuse ţigara noastră, fie că nu era obicinuit cu gustul amărui de ciocolată, sau că romul îl pişcase, prizonierul scuipa intr'una şi cât mai departe.

Atunci, unul din noi exclamă:

— „Ce neam prost şi ăsta din Rusia, cum mai scuipă!"

Deodată, auzim:

— „Păi, eu nu sunt din Rusia, ci d'aci, din satul ăsta".

A fost o explozie generală de râs, auzind că el nu-i neam prost din Rusia.



a unei unităţi de vânătoar
germană.

2. „Iedul sburător", mascota ce
lebră a unei escadrile de bom
bardament român.

3. Puiul de leu, tot în faza bibe
ronului, aduce noroc bombar
dierilor aliaţi dela o unitat
de pe frontul de est.

4. Un câine aducător de noroc
la întoarcerea dintr'o misiun
împlinită cu succes.

5. Bufniţa — simbolul înţelepci
nii — mascota unei escadril
româneşti de pe front.

6. Un pui de pisică — mascot
unei unităţi germane de avia
ţie, ieşind din culcuşul lu

7. Puiul de urs aduce noroc un
escadrile germane. I se d
deci, consideraţia cuvenită.

8. „Boby", o mascotă de bun a
gur, în tandreţe cu unul di
sburătorii escadrilei căreia
poartă noroc.

9. Jack, un câine-lup de toat
frumuseţea, trebue să asist
la toate decolările unei esc
drile româneşti de vânătoar
Aci pozează fericit, în braţel
unui pilot.

10. ...In sfârşit, mascota care poart
ghinion lui John Bull.

Atunci când porneşte
faptă grea, sufletul omenes
chiamă în ajutor forţele n
văzute care se bănueşte
pot sălăşlui în obiecte s
in fiinţe.

Sburătorii, plutind sti
gheri între adâncurile cer
lui, prin însăşi natura m

Ma









10

siunii lor, sunt înclinaţi să afle în asemenea realităţi, conturarea psihologică a închipuirilor lor.

Purtătorii de noroc — mascotele — află deosebită preţuire, mai ales în vifornița războaielor.

Iată, aci, imaginile unora din mascotele care poartă noroc sburătorilor.

...cotele



8

9





6



...pe pământ, escadrilele noastre sunt totdeauna gata de luptă.



În stepa înghețată, ostașii noștri sunt gata să pornească spre inamic.













ARMATA NOAST...













ARMATA noastră... Paza hotarelor României, a femeilor şi copiilor noştri... Straje neadormită a demnităţii şi onoarei Neamului... Apărătoare a Crucii, a Dreptăţii, a Adevărului...

Totdeauna prezentă acolo unde este de apărat un drept românesc, armata noastră nu a şovăit niciodată să-şi facă datoria pânăla capăt... Organizată după cele mai noi cerinţe, instruită în spiritul renovator al progresului, încadrată cu elemente excelent pregătite, condusă de căpetenii demne de locurile pe care le ocupă, — în fruntea tuturor stând M. S. Regele Mihai I şi Mareşalul Conducător, cari cu strădanii continue şi sacrificii personale, întreţin elanul bravilor componenţi ai oştirii româneşti — Armata noastră atunci când a primit porunca: „Treceţi Prutul!" a năvălit într'un iureş nestăvilit şi a pornit desrobirea fraţilor subjugaţi de silnicia iudeo-bolşevică înstăpânită cu un an în urmă în provincia moldovenească a Basarabiei.

Dar nu numai atât. Deslănţuită, din victorie în victorie, Armata noastră a înaintat adânc în inima Rusiei, dincolo de stepa Nogai, până în părţile sudice ale Crimeei şi până în apele turburi ale Doneţului.

Spre limpezirea viitoare a Europei, armata noastră are încă de luptat.

Ea va lupta. Şi va birui.

Spre cinstea ei şi a Neamului nostru!



**Straje românească,
spre întinsurile Mării de Azov**









Cu motoarele deslănţuite, hidroavionul românesc porneşte să controleze cerul Mării Negre.





bun material technic în războiul de azi, material care a corespuns în totul misiunei pentru care fusese conceput și a rezistat efortului suprem la care a fost supus.

Una din minunile technice ale aviației germane este avionul de recunoaștere Focke-Wult F.W. 189, pe care revista „Adler" îl consideră tot ce poate fi mai temeinic realizat în domeniul observației aeriene în câmpul tactic. Ceiace este Focke-Wulful F.W. 200 pentru bombardamentul aerian de mare rază de acțiune (pentru descoperirea și atacarea convoaielor în Atlantic) — înseamnă Focke-Wulful F. W. 189 pentru recunoașterea apropiată. Technica germană a realizat într'adevăr un material excepțional și cu o formă inedită, o formă „siameză" în care două fuselaje au închegat conturul unui avion suplu și extrem de maniabil, cu cabina de observație și pilotaj între fuselaje și cu vederea totală și fără unghiuri moarte pentru observare — adăogându-se la toate acestea și un armament ofensiv și defensiv foarte puternic.

Avionul are viteză mare, este suplu, permite o vizibilitate în condițiuni excepționale, nimic neputându-se disimula echipajului, pe cerul sau pe teritoriul inamic. De aceea a fost supranumit „ochiul sburător" al aviației germane. Realizatorul său este Ing. Kurt Tank, șeful economiei defensive.

Câteva fotografii luate din revista „Adler", complectează datele arătate mai sus.



„OCHIUL SBURĂTOR" al aviației germane

Lucrarea *„Flakartillerie Greift An"* Artileria Antiaeriană atacă) intocmită de Domnul Maior de Stat Major Curt von Lange din armata germană, intruneşte mai multe calităţi.

— Aduce un omagiu tunarilor antiaerieni cari, alături de camarazii lor din Armata germană, dela începutulr războiului, zi şi noapte, sunt în dispozitiv, dela *Kirkenes* până la *Biskaia*, dela *Petsamo* până în *Crimeea,* pe teritoriul *Reichului* şi în teritoriile ocupate, în *Africa şi în Creta,* gata a dobori pe inamic, unde apare.

— Arată tuturor aparatul de răsboi al acestor tunari, gata oricând la datorie, apără pe toţi şi totul contra inamicului aerian şi deschid drum în luptă infanteriei şi carelor de luptă proprii, distrugând fortificaţiile şi nimicind carele de luptă inamice.

— Desvălue sufletul acestor tunari.

— Ii împrieteneşte cu toţi cei ce citesc această lucrare şi câştigă admiraţia şi dragostea cititorilor pentru aceşti tunari.

Lucrarea este de o valoare nepreţuită, deoarece ea cuprinde articole scrise numai de tunari antiaerieni, de acei tunari cari au trăit şi au simţit cele scrise, de tunari, subofiţeri şi ofiţeri (cei mai mulţi sublocotenenţi şi locotenenţi) cari au tras şi au învins, despre camarazii lor cari şi ei au tras, au învins şi, câteodată, au căzut învingând.

Citirea ei înalţă sufletul şi îmbărbătează.

Fotografii numeroase şi desene, făcute toate de tunarii din artileria antiaeriană, completează această lucrare.

Despre frumuseţea ei nu-şi dă seama decât cel ce o citeşte.

Tradusă, ar putea da prilej ostaşilor noştri să cunoască şi mai bine pe acei camarazi germani, să-i preţuiască şi să-i stimeze şi mai mult. Deşi mai puţin numeroasă, artileria antiaeriană română are şi ea meritele ei.

O lucrare asemănătoare, ca organizare şi conţinut, cu lucrarea Domnului Maior de Stat Major Curt von Lange, despre artileria antiaeriană română, tot în atac, ar arăta tuturor celor ce ar citi-o că, deşi mai mică decât sora ei germană, artileria antiaeriană română, prin faptele ei de arme, stă cu cinste alături de artileria antiaeriană germană, iar nouă, românilor, ne-ar umple inima de mândrie, de încredere şi de bucurie.

Maior Radu Drăgănescu

O F A R

A PUS IN VÂNZARE IN LIBRĂRII VOLUMUL:

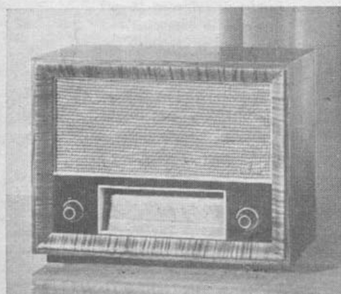
SBURĂM SPRE RĂSĂRIT

DE

LADMISS ANDREESCU

In această carte autorul, un preţuit scriitor, înşirue faptele de arme şi aripi ale eroicelor noastre escadrile de războiu. Sburătorii dela vânătoare, bombardament, recunoaştere şi informaţie, se vor regăsi şi îşi vor regăsi camarazii alături de cari au luptat şi vor lupta.

DEPOZIT GENERAL LA SEDIUL EDITURII OFAR
Bucureşti, str. Sărindar, 9. Et. II. Tel. 5.37.32





SIEMENS
RADIO

SUPER 12 GW

Super universal cu 5 circuite şi 4 lămpi de oţel din seria „U": 3 game de unde: lungi, mijlocii şi scurte; dispoziv antifading acţionând asupra 2 lămpi; contrareacţie cu reglare de bandă; relevarea basurilor; difuzor extrasensibil, etc.

SUPER 20 B

Ca şi Siemens-Super 12 GW, însă pentru baterii de 1,2 V şi 90—100 V; înzestrat cu lămpile de oţel din seria economică „D"; difuzor permanent-dinamic

PRODUSELE UZINELOR SIEMENS DIN BERLIN

Oda aviatorilor căzuți



Sburători fără de teamă
Ce-ați brăzdat întinsul zării,
Basmul vostru se destramă
Ca un imn al închinării.

Ați pornit cu-a-vostre-aripe
La a neamului chemare,
Ca prin voi să se 'nfiripe
România noastră Mare.

Cerul și-a deschis lumina
Și din holda lui din soare,
Voi culesu-i-ați neghina,
Lăsând raza roditoare.

V'ați luptat și'n lupta voastră,
Sângele a scris pe zare
Că a noastră-i bolta-albastră,
Pe a cerului hotare.

Incleștarea sbuciumată
Și-a destinului privire,
V'a frânt aripa curată,
Dar a prins-o'n nemurire.

Undeva la o icoană,
Stă o mamă 'ngenuchiată,
Dorul, a făcut-o stană
Dar nu este 'nlăcrimată.

Pentru țară și credință,
Fiul ei în zarea sfântă,
Plin de-avânt și năzuință,
A căzut cu-aripa frântă.

Nu se plânge cel ce moare,
Căci a lui înfăptuire
Țării dat-a iar hotare
Neclintite'n întregire.

Cpt. av. DEM. BEN. CARAC

AMURG

In stepa 'ntinsă fără clină
Au sbârnâit motoare'n zori
Și-un unghi de potoliți cocori
S'a șters în valuri de lumină.

S'au dus să verse al lor sân
De vâlvătăi aprinse'n jar
Și'n cânt de aripi, legendar,
Să spele sufletul păgân.

Spre lumea noastră din văzduh
Priviri de fulgerări în zări
Alunecau ca valu'n mări
Să depene 'n vârtelniți „duh".

Și-așa, cum numără nebunul
Ii număram, meșter în sbor,
Ii adunam, — pui din răzor,
Să vie, unul câte unul!

Dar păsările hămesite
Aprins-au torța Invierii
Și gându'n umbra înserării
Gonea pe drumuri părăsite.

Unul. Pe-al vântului cal murg
Miros greoiu de scrum prelins
Durerii noastre i-a mai nins
Din neguri, „umbră în amurg".

C. CORABU

ERORI BRITANICE DE STRATEGIE POLITICĂ

de ION BĂLEANU

IN pragul campaniei de primăvară, despre care însuş d. Litvinov, trimisul extraordinar al Sovietelor la Washington, a vorbit ca despre faza hotărîtoare a victoriei finale, alianţa anglo-sovietică s'a dovedit platonică în ceeace priveşte concursul efectiv al Marei Britanii pe frontul rus — şi primejdioasă poporului englez sub raportul conjugării destinului său cu al popoarelor bolşevice din U. R. S. S.

Scopul alianţei anglo-sovietice a fost în primul rând întărirea frontului de est şi răsturnarea dispozitivului armatelor germane şi aliate cauzei europene.

De aceea, socotind că iarna, cu gerul ei năprasnic, este momentul propice, bolşevicii au trecut la o ofensivă fără limită în material şi oameni.

Dela Murmansk în Carelia orientală, dela porţile Leningradului spre sud, urmând o linie pe care trupele germane şi-au fixat-o din toamnă ca poziţie de rezistenţă, ajungând la ţărmul Mării de Azov, spre est de Taganrog, atacul bolşevic s'a repetat cu o perseverenţă demnă de rezultate mai bune decât cele obţinute de ruşi cari, nu numai că nu le-au fost în folos, dar le-au adus dezastre de oameni şi materiale care niciodată nu vor mai putea fi recuperate. Cifrele pe care le dăm mai jos, sunt adânc grăitoare.

Organizându-se pe poziţii defensive, trupele de apărare germane au secerat cu armele lor de foc terestre şi cu aviaţia, puhoaiele de oameni aruncaţi în foc de bolşevici în valuri dese şi persistente.

Totdeauna atacurile sovietice, s'au izbit de acest zid de nepătruns al trupelor germane şi aliate şi s'au prăbuşit. Astfel, generalul Iarnă, de unde era socotit ca un aliat al ruşilor, s'a dovedit a fi un duşman al lor, instalat comod şi invincibil la ei acasă.

Acum, că iarna s'a sfârşit atât de ingrat cu comandamentul şi trupele bolşevice, oştirile aliate se pregătesc de ofensivă, care va începe masiv pe întregul front şi care va da lovitura definitivă comunismului, scăpând Europa de dezastrul care ar fi pândit-o în cazul unei extinderi anglo-comuniste spre occident. Ofensiva de iarnă a bolşevicilor s'a soldat dezastruos cu 57806 prizonieri, cu morţi şi mai mulţi, 950 care blindate capturate sau distruse, 1780 tancuri, 8170 vehicule, 59 locomotive, 43 trenuri şi 1198 avioane distruse numai dela 1 Ianuarie până la 20 Februarie. Fiindcă acolo unde stă de veghe pe poziţii organizate în defensivă, ostaşul german de pe tot frontul ostaşul român, finlandez, italian, croat, slovac, etc., înseamnă piatra de hotar care nu se mişcă decât înainte, în inima inamicului.

In măsura în care alianţa britanică nu a putut produce un reviriment în rândurile bolşevice, nici alianţa sovietică n'a putut schimba destinul catastrofal al Imperiului Britanic. Pe teatrele de război extrem-orientale, Anglia a pierdut aproape tot. Odată cu căderea Rangoonului şi cu capitularea armatei indo-olandeze din Java, presiunea imperială a Japoniei a ajuns la hotarele Indiei şi ale Australiei.

OMUL ROŞU AL ANGLIEI

D. Churchil era obligat să explice situaţia militară ceeace n'a făcut, procedând imediat la remanierea într'o măsură mai largă a guvernului. Să fie aici şi o îndrăzneaţă abilitate de a nu defetiza militarismul britanic? Sau scontarea întocmai a unei poliţi moscovite? Este a 13-a remaniere dela începutul războiului şi este cea mai senzaţională pentrucă, de data aceasta, politica guvernului din Londra a luat o orientare cu totul nouă. Prezenţa d-lui Stafford Crips în cabinetul britanic, cel mai exponenţial reprezentant al intereselor sovietice în Anglia — precum şi a celorlalte elemente laburiste extremiste, dovedeşte înclinarea politică a guvernului spre stânga. Ori Anglia, să nu uităm, înainte de a-l fi produs Europa pe Marx, a trăit primele revolte, greve şi organizaţii pre-comuniste. La 1799, în Anglia au fost interzise asociaţiile de lucrători fiindcă mişcarea proletară, provocată de progresul mecanic, a început să se agite. La Manchester, în 1817, au fost primele încăierări între muncitori şi excadroanele regale. Lowett şi Haserigton au emis o „chartă" a organizaţiei lor, cam pe vreme când Blanqui organiza la Paris revolta sa. La Londra s'a ţinut şi congresul comunist în care s'a citit, aprobat şi răspândit faimosul „Manifest Comunist" al binomului Marx-Engels. Tot aici a găsit găzduire Lenin. Şi cu toate acestea, cât au încercat, mai ales după războiul trecut, englezii să reziste contra flagelului bolşevic. Insuşi d. Churchill s'a exprimat în cuvinte injurioase şi definitive la adresa regimului sovietic şi a şefilor săi. Pentru ca în 1942 sir Stafford Crips să dea stângei engleze creditul politicei oficiale a guvernului Majestăţei Sale. In realitate, d. Churchil este prins în propria sa cursă. A apelat la ruşi socotind că aceştia vor descongestiona armatele britanice de pe celelalte teatre de luptă. Pe dealtă parte, Sovietele — pentru a face faţă obligaţiilor create de acordul cu Anglia — au negociat viitoarea hartă a Europei, instalându-se confortabil chiar în sânul guvernului englez.



Aşa cum stau lucrurile a c u m, Anglia cu avalanşa înfrângerilor din posesiunile ei imperiale, cu imperiul falimentar pierzând toate resursele în materiile prime din Pacificul de Sud, se află mai aproape de bolşevizarea poporului englez decât de victorie. D. Churchil a renunţat definitiv şi pe faţă de a mai face politica Ţării, promovând-o pe a sa personală: politica naufragiatului care se agaţă şi de o coadă de şarpe ca să se salveze.

BOMBARDAREA PARISULUI

Roadele colaborării strigente dintre Londra şi Moscova, parafată prin introducerea lui sir Stafford Crips în guvernul englez, s'au văzut în concret: bombardarea Parisului, care a fost cel mai ilogic act de război conceput vreodată, dar realizat în sugestiile moscovite.

Obiectivul declarat al armei aeriene britanice care a atacat Parisul, indiferent care ar fi fost el, chiar acela pe care-l remarca în anul trecut d. Loyd George în filipica sa contra cabinetului Churchill, adică fabricile de maşini din Franţa, atacul Parisului trebuia să fie avortat din faza lui conceptuală în faţa obiectivului politic al Angliei care era de a nu înăspri relaţiile cu Franţa.

După armistiţiul dela Montoire, Anglia în loc să înţeleagă situaţia Franţei, cu atât mai mult cu cât era vinovată de drama ei, a dus faţă de ea o politică de agresiuni. La Mers el Kebir, la Dakar în Siria, la Paris şi în nordul Franţei, vechea Antantă Cordială a murit iremediabil.

Ce motiv politic ar mai putea arunca punţi între două popoare care nu mai au între ele decât jertfa nevinovată a poporului francez?

S'a dovedit astfel că adevărata prietenie britanică pentru Franţa n'a fost de cât o iluzie a lui Delcassè, sentimentele engleze vis-à-vis de Franţa, fiind cele de la Crècy din războiul de 100 ani, dela Sfânta Elena unde a fost călcat cuvântul dat celui mai temut adversar de până azi, lui Napoleon, la Fachoda, unde efortul misiunei Marchand a trebuit să cedeze diplomaţiei brutale a Angliei, la Mers el Kebi, la Dakar, la Paris...

Dacă până acum, între Parisul lui Dèat şi Vichy-ul lui Petain au fost disensiuni, dacă politica Mareşalului Franţei a fost reţinută evitând să treacă grabnic la soluţionarea europeană a dramei franceze, atacul brutal al Parisului a determinat definitiv o luare de atitudine cu faţa spre Europa, a politicei dela Vichy.

Mareşalul Petain spune în mesajul său, citit de d. Bartelemy, ministrul justiţiei, cu prilejul înmormântărei victimilor Parisului:

„In ceasul acesta cuvinte de ură nu se pot amesteca între cuvintele de milă. Istoria va judeca agresiunea criminală a fostei aliate care a lăsat pe soldaţii noştri să intre singuri în braţele morţii, pentrucă după doi ani, cu cea mai rea hotărîre, să semene moartea printre civilii noştri nevinovaţi.

„Nu există legea războiului, nu există

(Continuare în pag. 40-a)

Informațiuni

Duminecă 1 Martie crt. în sala Dalles, a avut loc conferința domnului comandor aviator Andrei Popovici, despre marele as al aviației germane, generalul Udet, mort recent într'un accident, cu ocazia încercării unui nou tip de avion. Conferința s'a ținut sub auspiciile „Asociației Scriitorilor Militari". Prezentarea conferențiarului a fost făcută, în lipsa d-lui general Virgil Economu, președintele Asociației, de către d. general Dabija.

O numeroasă asistență, în fruntea căreia am remarcat prezența domniior: generali Schitiu, general aviator de escadră Gh. Jienescu, ministrul subsecretar de stat al aerului, C-dor ing. N. Popp secretarul general al S. S. A. Conferențiarul a prezentat aspectul eroic, plin de jertfă și abnegație, al unuia din marii organizatori ai aviației celui de al treilea Reich.

*

Conducerea marei reviste ilustrate germane de aviație „Der Adler", a tipărit, în limba română, un număr special. Un bogat material fotografic și literar cu caracter aviatic, este pus la dispoziția cititorilor români, prin sârguința camarazilor aviatori germani.

Propaganda germană este prezentă din plin în câmpul aviației. Tipărită cu cele mai perfecționate mijloace tehnice-tipografice, revista „Der Adler" — ediția română — a necesitat cheltueli serioase, care nu au împiedecat însă entuziasta conducere a presei de specialitate germană, să ne ofere o revistă în cea mai occidentală haină.

Aviația română este măgulită de atenția camarazilor germani, pe care aceștia ne-o acordă prin prezentarea numărului special al revistei „Adler".

*

Reamintim cititorilor noștri că revista „Magazin Aeronautic", în scopul de a stimula dragostea de aviație pe deoparte, aptitudinile literare pe de altă parte, printre tineretul țării, instituie un concurs literar pentru elevii școlilor secundare și universitare.

Nuvelele cu care se poate concura, trebue să aibă subiect de aviație.

Lucrările cele mai bune vor obține următoarele premii:

Premiul I: 5000 lei

Premiul II: 3000 lei

Cinci premii compuse din: câte un abonament pe timp de un an la revista „Magazin Aeronautic" și câte o colecție de cărți aviatice.

Manuscrisele trimise vor trebui să fie scrise la mașină, sau foarte citeț, de mână, și numai pe o singură pagină. Se vor trimete în dublu exemplar.

Manuscrisele premiate vor fi publicate în revistă.

Manuscrisele nepremiate nu se vor restitui autorilor.

Lucrările se vor trimite pe adresa revistei „Magazin Aeronautic", Str. Sărindar No. 9. et. II, București.

Termen de trimetere: 1 Mai 1942.

*

Duminică 1 Martie cr., în sala cinematografului A. R. P. A., în fața unui numeros public, d. S.-Lt. aviator Ion Istrăteanu a conferențiat despre „Tineret și Aviație".

Țara noastră așteaptă pe tânărul hotărît pentru jertfă, a spus conferențiarul. Prin jerfă ne putem împlini datoria, prin ea intrăm în ritmul vremii. România sănătoasă se durează prin sânge și eroism. Misiunea aceasta revine celor mai aleși dintre tineri. Și ales trebue să fie fiecare pentru a fi demn de lupta la care va fi chemat.

Tânărul — a continuat conferențiarul — care se va îndrepta spre aripi, va trebui să aibă o neapărată cultură științifică. Sborul omenesc a trecut pe un astfel de plan.

In cuvinte atrăgătoare, conferențiarul a precizat rolul și contribuția asociației A. R. P. A. în domeniul propagandei aviatice și în acela al formării viitorilor piloți de rezervă.

O conferință cu mult inedit și suflet, urmărită cu atenție de ascultători.

*

Rugăm și pe această cale unitățile aeronautice să ne trimeată fotografiile celor morți eroic pe front, însoțite de date biografice și de scurte expuneri asupra împrejurărilor în care au căzut pentru Patrie.

Cei ce vor răspunde chemării noastre, vor contribui la preamărirea unor figuri de adevărați eroi.

Rugăm pe domnii comandanți de flotile și de grupuri cari au luat parte efectivă la luptele din est, să ne trimeată fotografiile domniilor lor, împreună cu scurte date biografice și note asupra activității de războiu.

D-nul comandor inginer Constantin Mincu, unul din tehnicienii de elită ai aviației noastre director general al regiei „A. S. A. M", a fost înaintat la gradul de general de escadră.

Domnia sa face parte din grupul vechilor sburători români, cari și-au cinstit arma cu o intensă și neprecupețită muncă. Astăzi d-sa conduce o importanta uzină de aviație.

*

Locotenentul colonel Galland, asul aviației de vânătoare germane, a fost avansat la gradul de colonel. Este o avansare din plin meritată, care face încă odată dovada că șefii aviației germane știu să-și prețuiască și să-și recompenseze subalternii cari se disting în câmpul aripelor germane.

Cu experiența lui de războiu Galland va fi utilizat desigur acolo unde greutățile vor fi mari și unde, prin urmare, se cere multă experiență.

*

Filmul german de aviație este în vădit progres. Este și firesc să fie așa dacă ținem seamă de tehnica înaintată a cinematografiei celui de al treilea Reich. Studiourile din Berlin au pus în lucru două filme cu caracter documentar: „Himmlerosturmer" și „Pimfe lernen fliegen", care vor rula și în România.

*

Italia fascistă este plină de spiritualitatea aviatică realizată de Bruno Musolini, fiul Ducelui, mort în cunoscutul accident aviatic.

Pentru a menține într'un stadiu acut această spiritualitate, Ministerul Corporațiilor a înființat 50 de burse de câte 12 mii lirete, destinate studenților merituoși cari se înscriu și urmează la secțiile de inginerie minieră sau aeronautică.

Iată un fel de a stimula tineretul, care ne explică din plin succesul fascismului în marea massă a poporului italian!

*

Pe măsură ce trupele nipone înaintează în insulele Oceaniei, aviația de transport își înmulțește și ramifică liniile aeriene în toate aceste insule. Astfel au luat ființă liniile aeriene spre Singapore, Manilla, Sumatra, Iava și Timor. Altele sunt gata să ia ființă.

*

Subsecretariatul de Stat al Aerului a organizat la Poiana Brașovului, o casă de odihnă pentru aviatorii aflați în concedii, sau cei răniți în război.

Astfel, în lunile de iarnă, un mare număr de sburători aflați în concediu, au putut să petreacă câteva săptămâni în această stațiune climaterică a Carpațilur noștri. Aviatorii au putut să facă sport, să găsească o masă substanțială, o cameră caldă și toată larga înțelegere la conducătorii căminului.

*

Desenul din paginile 26-27 de la rubrica „De vorbă cu sburătorii" este datorat domnului locotenent-colonel în rezervă Nicolae Chisvasiu.

*

Domnii abonați cari doresc să-și achite abonamentul la revista „Magazin Aeronautic" sunt rugați să o facă fie personal, fie prin mandat postal, la administrația revistei noastre: Str. Sărindar, No. 9, et. II, București.

Rugăm pe domnii abonați cari își schimbă adresele, să ne comunice din timp schimbările, printr'o carte postală adresată administrației, pentru a le îndruma revista la noua adresă, cât mai neîntârziat.

Domnii abonați care nu primesc revista la timp sunt rugați a anunța aceasta printr'o carte poștală adresată redacției, pentru a se lua măsuri de îndreptare, în Str. Sărindar No. 9, et. II, București, Tel.: 5.37.32.

Revista „Magazin Aeronautic" în dorința de a oglindi cât mai fidel și mai complet activitatea de războiu a sburătorilor noștri (comandanți și subalterni), îi roagă pe această cale să trimeată la Redacție, Str. Sărindar Nr. 9, etajul II, București, orice material cu caracter informativ și documentar (reportagii, articole, note, impresii, fotografii, scheme, etc.), pentru a fi publicat în coloanele revistei. Este de dorit ca fotografiile și orice alt material documentar să fie însoțite de explicații amănunțite.

Industria Cărnii

St. Podsudek S. A.

Fabrica de Mezeluri, Şunca, Salami şi Conserve

Bucureşti

STR. APELE MINERALE No. 39. TELEFON 5.63.28. — EXPEDIŢIA 5.70.62 — TELEGRAME: PODSUDEK BUCUREŞTI

Fabrica Bucureşti
Strada Apele Minerale No. 39
Telefon 5.63.28
Inreg. Cam. Com. şi Ind. dos. No. 334/37 Soc.

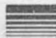
Fabrica Cernăuţi:
Strada Transilvaniei No. 42
Telefon 2808
Inreg. Cam. Com. şi Ind. dos. No. 878/37 Soc.

SUDOSTROPA S. A. R.

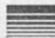
BUCUREŞTI — STRADA ATENA 11 — ETAJUL II

TELEFON 4.23.13 / 4.69.04

BERLIN
WIENA
BRESLAU



BRATISLAVA
ISTANBUL
SALONIKI



PRAGA
AGRAM
SOFIA

PRODUSE AGRICOLE DE CALITATE

CULTIVARE — PRELUCRARE — EXPORT

FUIOR DE IN
MĂTASE NATURALĂ



FRUCTE, FURAJE
CEREALE

MATASE PENTRU PARAŞUTE

SUDOST-COMERŢ S. A. R.

BUCUREŞTI
STRADA ATENA 11 — ETAJUL II
TELOFON: 4.23.13 — 4.69.04

REPREZENTANŢE
IMPORT — EXPORT — TRANSIT



DOMENIUL BROȘTENI
S. A. R.

REG. COM. BUC. NR. 249/936 SOC.

EXPLOATĂRI ȘI INTREPRINDERI FORESTIERE

CENTRALA:

BUCUREȘTI, STR. FRANKLIN 16 TEL. 3.06.88
ADR. TEL. „DOMBRO"

FABRICI:

PIATRA NEAMȚ: STRADA D. LALU 12
COM. SLOBOZIA — ROZNOV — JUD. NEAMȚ
COM. BICAZ — JUD. NEAMȚ

EXPLOATAREA PADURII BROȘTENI — JUD. NEAMȚ

EXECUTĂ:

CHERESTEA DE ORICE FEL,
LĂZI DE AMBALAJ DE ORICE FEL,
MATERIALE LEMNOASE DE CONSTRUCȚIE
TÂMPLĂRIE PENTRU BINALE,
PRODUSE LEMNOASE PENTRU EXPORT.

Vreți să cunoașteți viața teatrală sub toate aspectele și în toate amănuntele ei?

Citiți în fiecare zi **RAMPA** teatrală și cinematografică.

Publică reportajii, articole, cancanuri și informațiuni

Citiți revista

„RADIO ROMÂNIA"

Cel mai bun magazin de actualități, complet reorganizat, în 32 pagini, cu un bogat materiaj admirabil ilustrat.

Revista **Radio România**, publică pe o săptămână înainte programul posturilor noastre de radio și al principalelor posturi străine.

Pagini de actualitate din lumea filmului, a teatrului, a technicei radiofonice, însoțite de ilustrații sugestive, găsiți în revista

„RADIO ROMÂNIA"

RECOMANDĂM CITITORILOR NOȘTRI CĂRȚILE APĂRUTE IN EDITURA



PROMETEU
LITERATURA, ARTA, ȘTIINȚA

SOCIETATE
PENTRU

INDUSTRIA TEXTILĂ S. A.

FABRICA DE POSTAV-BUHUȘI

CAPITAL LEI 540.000.000 DEPLIN VĂRSAT

Telegrame: „TEXTILANA"

BUCUREȘTI, I
BULEVARDUL REGELE CAROL I. No. 18
FOST PIAȚA ACADEMIEI No. 1
(PALATUL SOUTZO)

TELEFON 340/40, 340/48, 340/49

Reg. Com. Buc. 211/931

Administrația Comercială a Stabilimentelor Aeronauticei și Marinei Regale





1911
Aurel Vlaicu
Cotroceni



1941
Reintregirea
Cotroceni
Galați
Pipera
Mediaș



1916–1918
Intregirea
Iași

TREI DECENII DE AVIATIE ROMANEASCA

I. Cyten

ERORI BRITANICE DE STRATEGIE POLITICĂ

(Urmare din pag. 35-a)

pretext care să poată justifica în fața conștiinței umane, un măcel atât de sângeros".

CRIPS ŞI INDIA

Bombardarea Parisului, indiferent de obiectivul ei militar, parafrazând o vorbă celebră — e mai mult decât o crimă, este o eroare, cea mai cruntă eroare politică a falsei strategii din cabinetul domnului Churchill care, clătinat definitiv în imperiul extrem-oriental, joacă totul pe tabloul sovietic. Consilierul său politic fiind sir Stafford Crips, omul roșu al destinului britanic. Sir Stafford Crips a primit misiunea, după ce a echilibrat poziția internă a d-lui Churchill, să câștige poporul indian pentru cauza Angliei.

După vizita Mareșalului Ciang Kai Shek în India, unde a luat contact cu Gandhi și Pandit Nehru, vizita lui Sir Stafford Crips dovedește că alianța cu Sovietele are repercursiuni adânci în chiar destinul Imperiului Britanic.

In India agitația este mare. Guvernul englez aruncă în ochii indienilor praful promisiunilor din August 1940 — prin care după războiu, India va putea deveni Dominion.

Cum însă poporul indian nu mai are încredere în oamenii Angliei, guvernul englez a însărcinat pe Ciang Kai Shek care, cu prestigiul său asiatic, să determine un curent favorabil de opinie în India, iar trimiterea lui sir Stafford Crips are tâlcul ei: cum fervoarea naționalistă indiană are un accent impunător în mișcarea lui Pandit Nehru, singurul care ar putea vorbi cu acesta, dela comunist la comunist, este sir Stafford Crips. Singurul pe care nuanța comunistă a opoziției naționaliste indiene ar putea realiza acel „guvern complect autonom" pentru India, acum în ceasul de apoi al Imperiului Britanic. Sir Stafford Crips a luat contact cu reprezentanții poporului hindus, d. Azad, Nehru și Gandhi și cu exponentul Ligei musulmane, d. Jinnah. Rezultatele acestor intrevederi, oricare ar fi ele, nu pot fi cele ideale, de oarece, dacă Gandhi este părintele mișcării indianiste, iar Nehru reprezentantul politic al unei anumite fracțiuni oficioase, apostolul stăpânitor al masselor hinduse rămâne expatriatul Bose care aduce adevărata eliberare poporului său odată cu ofensiva japoneză. Așa că misiunea lui Sir Stafford Crips, care dă promisiunilor britanicigirul sovietic, nu-și va putea atinge țelurile, atâta timp cât nu poate oferi Indiei decât o autonomie relativă. Massa indiană merge cu destinul ei și destinul acesta îi girează cuvântul autorizat al lui Bose, conducătorul de mâine al unei Indii independente și intrată definitiv în ordinea nouă a lumii asiatice.

I. B.

EDITURA AERONAUTICĂ ŞI MILITARĂ: OFAR

Născută în vâltoarea acestei dramatice și intense trăiri, o tânără Editură și-a făcut loc, de curând, în lumea cuvântului scris: Editura OFAR.

Programul de lucru al acestei Edituri?

Simplu și cuprinzător:

Aflarea unui spațiu de activitate de nimeni încă cercetat, în vastul domeniu pe care-l reprezintă aeronautica și armata, în general.

In lumea aeronautică, mai ales, pe acest teren în neastâmpărată mișcare, se simțea tot mai mult lipsa unei Edituri care să permită desvoltarea scrisului în toate sectoarele lui: științific, didactic, literar și de propagandă.

Iată dece programul pe care Editura OFAR și l-a propus, se desfășoară într'un teren vast, care așteaptă să fie lucrat în plin.

Activitatea de început a Editurei OFAR a fost după cum și firesc era — prin darea la iveală a două volume literare de războiu.

Este vorba de volumele: „Noi dela bombardament" datorat d-lui Grigore Olimp Ioan ziarist și sublocotenent de rezervă, care a trăit viața de războiu într'o glorioasă unitate de aviație și „Sburăm spre Răsărit", semnat de scriitorul Ladmiss Andreescu, care povestește viața de eroism și sacrificiu a luptătorilor de pe frontul aerian.

Sub tipar, al treilea volum: „In marș spre Răsărit" carte de reportaje de războiu, va constitui un pas în plus în activitatea Editurii OFAR.

In programul Editurei, creiarea unei biblioteci populare, pentru tineret, cuprinzând cunoștințe folositoare din lumea aeronautică, va constitui în curând realizarea de prim ordin care va fi chemată să contribue la creiarea unui climat propice culturii aeronautice naționale.

Cu un program bine chibzuit, în curând Editura OFAR, suntem siguri, își va ajunge țelurile propuse, împlinind astfel un mare gol în cultura națională.

UZINELE METALURGICE

DIN

COPŞA-MICĂ ŞI CUGIR

SOCIETATE ANONIMĂ CU PARTICIPAREA STATULUI ROMÂN

SEDIUL SOCIAL

BUCUREȘTI I — CALEA VICTORIEI No. 63 — TELEFON 3.41.03

(PALATUL SOC. MICA)

UZINELE LA CUGIR: JUDEȚUL HUNEDOARA

EXECUTA:

ARMANENT PORTATIV
MUNIȚIUNI DE INFANTERIE
PIESE FORJATE ȘI PRELUCRATE
PIESE DE MAȘINI

SCULE DE MARE PRECIZIUNE
DISPOZITIVE VERIFICATOARE
PENTRU ORICE FEL
DE INDUSTRIE

ARIPI FRÂNTE

Pe linia marilor noştri făuritori de ţară, sburătorii români nu şi-au precupeţit viaţa niciodată. Atunci când, prinşi în iureşul gloanţelor sau în împroşcarea obuzelor duşmane, s'au prăbuşit biruind, prăbuşirea le-a fost înălţare în eterniatea neamului nostru.

Trecerea lor din viaţă, este cel mai strălucit exemplu hărăzit oamenilor aleşi.

Ii privim şi îi cinstim, în înălţarea lor, cu respect şi mândrie. Sunt ai noştri, sunt cei mai buni dintre noi. Pe drumul trasat de ei, sburătorii români vor învinge totdeauna.



ADJ. STAG. AV. NEAMŢU GHEORGHE



S-LT. OBS. ABABEI GRIGORE



ADJ. AV. PREDA ALEAXADRU



S-LT. AV. GASTON DAN



S-LT. AV. CLARU VASILE



ADJ. STAG. AV. IONESCU VICTOR



O partidă de box înviorează muşchii.



Trageri cu arma, revolverul şi grenada, la poligon.

PAR

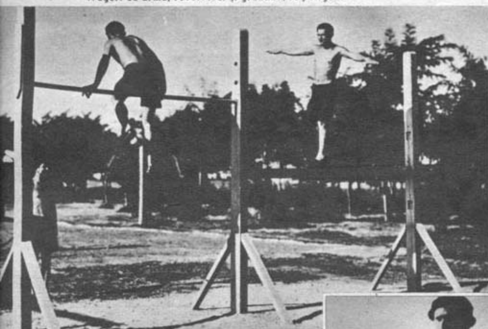
Aeronautica românească a ştiut, fr
dela începuturile sborului mecanic, să
orânduiască la înălţimea cerinţelor vrem
Nu se putea ca şi paraşutismul naţion
să nu ţină pas progresului.

Rezultatele strălucite, obţinute în d
meniul paraşutismului, în Germania
Italia, rezultate dovedite cu prilejul la
sărilor masive de paraşutişti în actua
războiu, au determinat organizarea ur
corp militar de paraşutişti români.

Astfel a luat fiinţă prima şcoa
la noi în ţară, utilată cu cel m
perfecţionat material.

Şcoala aceasta a şi dat o primă se
de paraşutişti, cari bine antrenaţi şi
sufleţiţi de cele mai alese sentimen
sunt gata să-şi facă datoria faţă de Neam
şi Ţara lor.

Fotografiile alăturate arată câteva a
pecte din viaţa de şcoală a acestui sel
corp de infanterişti aerieni.



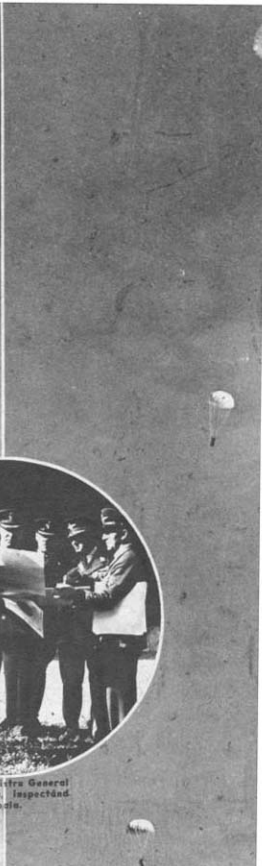
Exerciţii gimnastice, în zori.



Şi exerciţiile de jiu-jistu au rostul lor înviorător...



Marş şi cântec, însoţ





Domnul Ministru General Jienescu, inspectând școala.





1892 JUBILEUL 1942



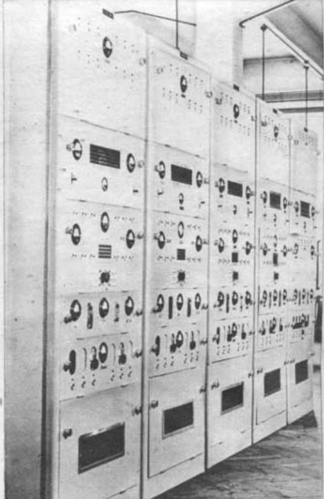
de 50 ani

ŞAMPANIA ŞI VINUL

RHEIN

Uleiul
INDICAT PENTRU ORICE MOTOR

Noul
LUBOIL
UNIREA



Standard Fabrică de Telefoane şi Radio S.A.
CALEA RAHOVEI No. 266—268
BUCUREŞTI, 6

APARATELE DE RADIO AEG

ASCULTAŢI-LE NEAPĂRAT
spre a cunoaşte superioritatea lor

AEG
COMPANIA GENERALĂ DE ELECTRICITATE S. A. R.
VANZARE PRIN REVANZATORII NOSTRI
IN TOATE ORAŞELE PRINCIPALE DIN ŢARA

MARCA MONDIALĂ GERMANĂ

TELEFUNKEN

TELEFUNKEN

AEG COMP. G-LĂ DE ELECTRICITATE S. A. R.
VANZARE PRIN REVANZATORII NOSTRI
IN TOATE ORAŞELE PRINCIPALE DIN ŢARA



NITROGEN

S. A. R.

PENTRU INGRĂŞĂMINTE ŞI PRODUSE CHIMICE

Acetat de amil
Acid clorhidric
Aluminium
Amoniac
Azot
Carbid
Cărămizi
Ciment aluminos
Clor
Clorat de Potasiu
Cloroform
Clorură de amoniu
Clorură de calciu
Collodiu
Curent electric
Eter
Eter acetic
Eter anestezio
Feroaliaje
Farfurii, izolatori
Guano fosfat
Hidrogen
Oxigen
Plăci de faianţă
Sodă caustică
Ţigle

UZINELE: TÂRNĂVENI (TÂRNAVA MICĂ)
DIRECŢIA GENERALĂ: BUCUREŞTI CALEA VICTORIEI 63
DEPOZIT: BUCUREŞTI, CALEA 13 SEPTEMBRIE 143

PHILIPS RADIO



MAGAZIN AERONAUTIC



Trecând
printr'un puternic
baraj de artilerie,
bombardierele italiene